UPAYA INDONESIA DALAM PENGAMBILALIHAN PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN PADA *FLIGHT INFORMATION REGION* SINGAPURA DI ATAS KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA

Rizal Budi Santoso 44311007, Hubungan Internasional Unikom

Abstrak - Kontrol penuh wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura yang memberikan pelayanan navigasi penerbangan yang melewati wilayah udara Indonesia di atas Kepulauan Riau dan Natuna sesuai dengan perjanjian yang dibuat oleh Indonesia dan Singapura pada tahun 1995. Indonesia saat ini berkeinginan untuk mengambil alih pengelolaan pelayanan navigasi penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Dalam penelitian ini peneliti mencoba untuk menganalisa mengenai langkah apa saja yang dilakukan oleh Indonesia, kendala apa saja yang diperoleh Indonesia dalam upaya pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan pada *Flight Information Region* Singapura di atas Kepulauan Riau dan Natuna, dan untuk mengetahui respon dari Pemerintah Singapura dalam menanggapi keinginan dari Indonesia. Hasil penelitian menunjukan bahwa Indonesia berupaya untuk mengambil alih pelayanan navigasi penerbangan pada *Flight Information Region* Singapura dengan mendirikan sebuah lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan Indonesia. Indonesia juga melakukan diplomasi dengan Singapura dengan melakukan pertemuan yang membahas mengenai FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna.

Abstract **-** *the full control of the airspace over Riau and Natuna's Islands to Singapore that provides navigations service for flight passing through Indonesian airspace over Riau and Natuna's Islands in accordance with agreements made by indonesia and Singapore in 1995. Indonesia today wants to take over the management of air navigation service over the Riau and Natuna's Islands of Singapore. In this research, researcher trying to analyze about what steps are carried out by Indonesia, the constraints of any acquired Indonesia's efforts to takeover flight navigation services in the FIR Singapore above Riau Islands and Natuna, and to know the response of the Government of Singapore in response to wishes of Indonesia. The results showed that Indonesia seeks to take over the flight navigation service in the Flight Information Region Singapore by establishing an institution of air navigation service providers Indonesia. Indonesia also conduct diplomacy with Singapore with a meeting that discussed the FIR at the above Riau and Natuna's Islands.*

Kata Kunci : Indonesia, Singapura, Pelayanan Navigasi Penerbangan, FIR

Pendahuluan

Pada wilayah udara Republik Indonesia saat ini, selain pelayanan navigasi penerbangan dalam konfigurasi *Flight Information Region* (FIR) yang dilaksanakan oleh pemerintah Indonesia, terdapat pula pelayanan navigasi penerbangan yang didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian, antara lain perjanjian ruang udara dengan Singapura. Pendelegasian ruang udara Indonesia kepada Singapura, khususnya di atas Kepulauan Riau dan Natuna adalah untuk memberikan pelayanan navigasi penerbangan. Pada saat itu FIR yang ada yaitu FIR Natuna yang terdiri atas 3 sektor, yaitu Riau, Tanjung Pinang, dan Natuna, yang merupakan salah satu jalur penerbangan yang terpadat di regional Asia dan Pasifik dan dibentuk atas persetujuan bersama negara-negara anggota ICAO pada tahun 1946.

Pendelegasian ruang udara Indonesia kepada negara lain bermula pada saat diselenggarakan *Regional Air Navigation Meeting* (RAN Meeting) I di Honolulu Hawai Tahun 1973, dalam pertemuan tersebut disepakati bahwa ruang udara diatas Kepulauan Riau dan Natuna dikelola oleh Singapura dengan ketinggian 20.000 kaki dan Malaysia dengan ketinggian dibawah 20.000 kaki. Kemudian pada tahun 1983, pada saat penyelenggaraan RAN Meeting II di Singapura, Indonesia berupaya merubah hasil kesepakatan RAN Meeting I namun hal tersebut tidak berhasil dilakukan (Buntoro, 2014 : 301).

Dalam RAN Meeting ke III tahun 1993 di Bangkok, Indonesia mengajukan proposal tentang perubahan batas Jakarta dan Singapura sekaligus menyatakan niatnya untuk mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan pada ruang udara diatas Natuna tersebut yang pada awalnya adalah pembentukan TMA-Natuna yaitu melalui *working paper* ‘AIS/FAC/3-WP/55 19/2/93 *Agenda Item 5 Airspace Organization and* ATS *Units Including en-route and terminal*

area Aids : "*Re-Aligment of Indonesian FIR*", atau yang dikenal dengan sebutan "*Working Paper* No. 55". Pertemuan menyepakati bahwa *working paper* No. 55 dapat diterima, namun dengan adanya *counter paper* oleh Singapura, maka ICAO menyarankan agar dibicarakan secara bilateral antara Singapura dan Indonesia. Selanjutnya, RAN IV sedianya dilaksanakan pada tahun 2003, namun hingga saat ini belum dilakasanakan kembali (Buntoro, 2014 : 302).

Sesuai dengan saran ICAO agar diadakan pembicaraan dilateral antara pemerintah indonesia dan Singapura guna membicarakan perihal kehendak Indonesia untuk meninjau ulang batas FIR sekaligus pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan yang selama ini dikelola oleh FIR Singapura di atas kepulauan Riau dan Natuna, maka setelah melalui proses pembahasan yang cukup lama antara pemerintah Indonnesia yang diwakili oleh *Directorate General of Air Communnications* (DGCA) dan pemerintah Singapura yang diwakili oleh *Civil Aviation Authority of Singapore* (CAAS) menghasilkan suatu perjanjian mengenai pengalihan batas FIR Jakarta dan FIR Singapura, yaitu : *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realigment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region dan the Jakarta Flight Information region*. Penandatanganan dilakukan oleh Menteri Perhubungan Indonesia dan Menteri Perhubungan Singapura pada tanggal 21 September 1995 di Singapura (Buntoro, 2014 : 303).

Berdasarkan perjanjian tersebut semua penerbangan yang melewati FIR Singapura harus mendapat *Flight Clearance* dari pemerintah Singapura dan hal itu menjadi kewajiban bagi pesawat asing yang terbang di wilayah udara negara lain,

termasuk wilayah udara Indonesia. Kebijakan membuat perjanjian yang dilakukan pemerintah Indonesia dengan pemerintah Singapura pada waktu itu berdasarkan pada ketentuan *Annex 11* Konvensi Chicago 1994, dimana Indonesia dapat mendelegasikan ruang udaranya guna pemberian pelayanan navigasi penerbangan apabila belum mampu untuk mengontrolnya. Atas dasar tersebut Indonesia mendelegasikan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna karena begitu padatnya penerbangan baik nasional maupun internasional yang melewati wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna dan pada saat itu Indonesia belum mampu mengontrol penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Natuna karena keterbatasan teknologi dan sumber daya manusia (SDM) (Buntoro, 2014 : 303).

Dalam Pasal 2 perjanjian pendelegasian pelayanan lalu lintas udara atau navigasi penerbangan antara Indonesia dan Singapura, telah ditentukan bahwa Indonesia mendelegasikan ruang udara Indonesia guna memberikan pelayanan navigasi penerbangan (lalu lintas udara) kepada FIR Singapura. Hal-hal penting dalam perjanjian tersebut adalah bahwa dasar penetapan batas yang dibuat sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dan Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di sektor A diatas Kepulauan Riau kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian 37.000 feet, sedangkan di sektor B diatas Tanjung Pinang, mulai dari permukaan laut sampai tak terhingga *(unlimited height)* serta sektor C diatas Kepulauan Natuna tidak termasuk dalam perjanjian tersebut. Terhadap pemberian pelayanan navigasi tersebut Pemerintah Singapura atas nama Pemerintah Indonesia memungut *Route Air Navigation* (RANS) *Charge* atas penerbangan sipil di sektor A tersebut (Kepres No 7 Tahun 1996).

Pemerintah Indonesia mencoba mengkaji ulang *Flight Information Region* yang dikelola oleh negara lain di atas wilayah Indonesia yang memberikan pelayanan navigasi penerbangan. Sebagai negara yang berdaulat Indonesia harus mengambilalih dan mengelola sendiri wilayah udara yang dikelola oleh negara lain sebagai bentuk upaya pemerintah Indonesia dalam mengantisipasi dan mengatasi pelanggaran di atas wilayah udara Indonesia, khususnya wilayah udara Indonesia di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang masih dikelola oleh FIR Singapura berdasarkan perjanjian antara Indonesia Singapura tahun 1995 mengenai penyelarasan ulang garis batas antara FIR Singapura dan FIR Jakarta, yakni *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realigment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region dan the Jakarta Flight Information region* (Buntoro, 2014 : 303).

Ruang udara Indonesia di atas Kepulauan Riau yang selama ini dikenal dengan sektor A, B dan C adalah wilayah udara Indonesia yang dikelola oleh Singapura. Beberapa usaha pengambilalihan pernah dilakukan, namun belum berhasil. Sistem FIR masih dipegang oleh menara *Air Traffic Control* Singapura. Sehingga pesawat Indonesia yang terbang di area tersebut harus meminta ijin kepada Singapura meskipun terbang diata s wilayah Indonesia (http://dmc.kemhan.g o.id/post-pengambilalihan-pengelolaan-fir-di-kep-natuna-dan-kepri-dari-singapura-harus-dilakukan-bersama.html diakses pada 11 September 2015).

Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas peneliti tertarik mengetahui lebih jauh mengenai upaya Indonesia dalam mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh FIR Singapura diatas

kepulauan Riau dan Natuna dengan beberapa alasan antara lain : pertama, Indonesia adalah negara yang berdaulat dan setiap wilayah yang termasuk kedalam NKRI ini haruslah dijaga dan tidak boleh dimasuki tanpa ijin oleh negara lain maka dari itu upaya yang dilakukan oleh Indonesia ini dalam mengambilalih pelayanan navigasi yang dikelola oleh Singapura ini merupakan langkah yang tepat bila mengacu kepada kepentingan untuk mengelola kekayaan negaranya, karena tidak wajar jika pesawat milik Indonesia ini terbang diatas Kepulauan Riau dan Natuna namun harus melapor kepada Singapura sebagai pihak yang mengelola FIR diatas Kepulauan Riau dan Natuna walaupun dengan alasan keamanan. Kedua Indonesia telah mempunyai aturan dalam Undang-undang bahwa Indonesia mempunyai wewenang dan tanggung jawab penuh dalam mengelola dan mengatur ruang udara demi kepentingan keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Ketiga dengan adanya teknologi yang telah dimiliki oleh Indonesia dalam bidang penerbangan dan dengan banyaknya Sumber Daya Manusia (SDM) membuat Indonesia merasa siap untuk mengelola secara mandiri pelayanan navigasi yang selama ini dikelola oleh FIR Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna. Dengan demikian peneliti akan menjawab pertanyaan mengenai Bagaimana Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada FIR Singapura Di Atas Kepulauan Riau dan Natuna Oleh Indonesia dalam kurun waktu 2012 - 2015?.

Metoda Penelitian

Metode penelitian yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Metode ini dipilih karena penelitian kualitatif bisa dilakukan oleh peneliti di bidang ilmu sosial dan politik, penelitian dalam metode ini tidak menggunakan analisis berupa grafik,

bilangan dan numeral berdasarkan prosedur statistik.

Pengertian *Flight Information Region*

Flight Information Region (FIR) disebut juga dengan "ruang udara yang dilayani" merupakan suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya dan dilamannya terdapat *Flight Information Service* dan *Alareting* Service dengan suatu pembagian wilayah udara yang bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh negara-negara yang tergabung dalam ICAO dimana didalamnya diberikan pelayanan lalu lintas atau navigasi penerbangan (http://eprints.undip.ac.id/46737/1/Seminar_nasional.pdf diakses pada 15 Januari 2016).

Konvensi Chicago 1944 pada *Annex 11* tentang *Air Traffic Services* Article 2.5.2.1 menyatakan bahwa pada wilayah ruang udara tertentu yang didalamnya diberikan pelayanan informasi penerbangan *(flight information services)* dan pelayanan kesiagaan *(alerting sevice)* yang dirancang sebagai *flight information region*. *Flight Information Service* adalah pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan. Sedangkan *Alareting Service* adalah pelayanan yang diberikan kepada organisasi yang berkaitan dengan pesawat udara atau penerbangan yang membutuhkan pertolongan dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan pencarian dan pert olongan (http://eprints.undip.ac.id/46737/1/Seminar_nasional.pdf diakses pada 15 Januari 2016).

Langkah-langkah yang dilakukan Indonesia dalam Mengambilalih Pelayanan Navigasi Penerbangan yang dikelola oleh FIR Singapura di atas Kepulauan Riau dan Natuna

1. Langkah – Langkah yang dilakukan Pemerintah Indonesia

Pemerintah Indonesia akan mengembangkan sistem control yang

menjangkau seluruh wilayah Indonesia termasuk mengambil alih control yang dilakukan Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna. Melalui Kementerian Perhubungan yang akan mengembangkan *Jakarta Automated Air Traffic System* (JAATS) yang berpusat di Bandara Internasional Soekarno – Hatta dan *Makassar Automated Air Traffic System* (MAATS) yang berpusat di Bandara Hasanuddin, Makassar.

JAATS Bandara Soekarno – Hatta akan mengontrol wilayah udara bagian barat yang akan terintegrasi dengan FIR Singapura. MAATS Bandara Hasanuddin mengontrol wilayah udara bagian timur yang akan terintegrasi dengan FIR Australia. JAATS Bandara Soekarno – Hatta dan MAATS Makassar juga akan saling terintegrasi satu sama lain. Hal tersebut diawali dengan pembanguna gedung dan menara baru di Jakarta yang dilengkapi sistem yang lebih canggih sehingga jangkauan kontrolnya lebih luas. Selain pengembangan sistem, pemerintah akan meningkatkan kemampuan SDM ATC agar dapat diperoleh SDM yang berkualitas dan kuanntitas, sehingga upaya pengambilalihan FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna dapat segera terwujud.

2. Pendirian Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI)

Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau dikenal dengan Airnav Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan tanggal 13 September 2012. Airnav Indonesia didirikan sesuai amanat UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan bertugas menyediakan pelayanan navigasi penerbangan. Air Nav Indonesia mengelola seluruh ruang udara Indonesia yang dibagi menjadi 2 (dua) Flight Information Region

(FIR), yaitu Jakarta FIR dan Ujung Pandang FIR. Air Nav Indonesia memiliki delapan kantor cabang dan 18 kantor distrik di seluruh Indonesia.

Tujuan didirikannya LPPNPI ini adalah untuk menyediakan pelayanan navigasi penerbangan dengan baik di seluruh Indonesia. Karena pada awalnya pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia ini dilakukan oleh beberapa instansi, yaitu UPT Ditjen Perhubungan, PT. Angkasa Pura I, PT. Angkasa Pura II, dan bandar udara khusus. Sehingga menyebabkan adanya perbedaan tingkat kualitas pelayanan navigasi dan tidak fokusnya penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan. Selama ini di Indonesia sendiri ada 2 ruang udara yang masing-masing di kelola oleh PT. Angkasa Pura 1, pada MATSC (*Makassar Air Traffic Service Center*) dan PT. Angkasa Pura 2, pada JATSC (*Jakarta Air Traffic Service Center*), dimana masing-masing standar berbeda, sehingga diharapkan untuk manajemen dengan LPPNPI, standar layanan akan memiliki standar yang sama dan bisa lebih baik.

3. Kerjasama *Air Nav* Indonesia dengan *The MITRE Corporation*

Air Nav Indonesia mempunyai program dalam modernisasi alat navigasi penerbangan di Indonesia yang diberi nama IMANS (*Indonesia Modernization of Air Navigation Services*). Program ini diluncurkan untuk meningkatkan sistem navigasi penerbangan di Indonesia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki 237 bandara dan ruang udara yang luas. *AirNav* ingin meningkatkan kualitas layanan navigasi, baik dari segi alat maupun kualitas sumber daya manusia.

Atas dasar tersebut *Air Nav* Indonesia melakukan kerjasama dengan perusahaan asal Amerika Serikat, yaitu *The MITRE Corporation* pada tanggal 6 Oktober 2015. *The MITRE* akan menjadi konsultan

Indonesia dalam melakukan moderenisasi pelayanan navigasi di seluruh Indonesia. Kerjasama *Air Nav* dan *The Mitre Corporation* ini meliputi kegiatan di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan, moderenisasi sistem navigasi penerbangan, pengembangan dan peningkatan pelayanan dukungan penerbangan dan analisa kapasitas, pengembangan dan perencanaat ruang udara dan Bandar udara. Kerjasama ini berdurasi selama lima tahun dengan pilihan dapat diperpanjang untuk lima tahun berikutnya dengan nilai kontrak kerjasama sebesar US$ 2.3 juta. Diharapkan dengan kerjasama ini Indonesia dapat memperbaiki pelayanan navigasi penerbagan dan juga menyamai teknologi navigasi penerbangan dengan negara di kawasan Asia Tenggara.

4. Upaya Indonesia dalam Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan pada Tingkat ICAO

Berdasarkan regulasi *Air Navigation Plan* dalam pengesahan sidang regional *Planning and Implementation Regional Group* bila Indonesia ingin mengajukan *realignment* FIR diperlukan persetujuan terlebih dahulu dari negara-negara anggota ICAO lainnya karena negara lain juga yang akan menggunakan pelayanan navigasi. Maka dari itu Indonesia dan Singapura sempat mengajukan proposal *joint latter* kepada ICAO agar dibahas di dalam sidang. Namun pada akhirnya, proposal tersebut belum dapat menerima persetujuan dari ICAO karena adanya keberatan yang disampaikan oleh pihak Malaysia, dimana bila Indonesia mampu mengelola wilayah yang di delegasikan sebelumnya kepada Singapura yaitu sektor A, B, C dianggap tidak menguntungkan Malaysia terutama pada sektor B karena adanya hak akses penerbangan dari Malaysia Barat ke Malaysia Timur dan sebaliknya.

Keberatan Malaysia tersebut didasari dengan adanya perjanjian antara Indonesia dan Malaysia tentang “Rejim Hukum

Negara Nusantara dan Hak-hak Malaysia di Laut Teritorial dan Perairan Nusantara serta Ruang Udara di atas Laut Teritorial Perairan Nusantara dan Wilayah Republik Indonesia yang terletak di antara Malaysia Timur dan Malaysia Barat", yang ditandatangani tanggal 25 Pebruari 1982, serta telah diratifikasi oleh Indonesia melalui UU Nomor 1 tahun 1983 tanggal 25 Pebruari 1983.

5. Perencanaan Perjanjian Trilateral Indonesia – Singapura – Malaysia

Pada tahun 2015 Presiden Republik Indonesia memberikan instruksi untuk mengambilaih pelayanan navigasi penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari FIR Singapura. Maka dari itu Indonesia mencoba merumuskan perjanjian Trilateral antara Indonesia, Singapura dan Malaysia mengenai *realignment* FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna.

Adanya Malaysia ini karena setiap Indonesia mengajukan *realignment* FIR, Malaysia selalu merasa keberatan bila nantinya Indonesia yang mengelola pelayanan navigasi penerbangan diatas Kepulauan Riau dan Natuna, maka dari itu Malaysia dilibatkan dalam agenda Indonesia untuk mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan.

Perencanaan perjanjian trilateral antara Indonesia, Singapura, dan Malaysia ini baru mencapai tahap pembicaraan dimana Presiden Republik Indonesia mengutus Menteri Koordinator Politik Hukum dan Keamanan, Luhut Binsar Pandjaitan untuk melakukan pembicaraan dengan Deputi Perdana Menteri Singapura dan Deputi Perdana Menteri M alaysia (http://www.cnnindonesia.com/nasi onal/20151004171137n20n82698/luhutnsing apuranmalaysiandukungnrinkendalikan-ruang-udara/ diakses pada 6 Februari 2016).

Kesimpulan

Dari pembahasan tersebut dapat ditarik satu kesimpulan mengenai upaya

Indonesia dalam pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan pada *Flight Information Region* Singapura di atas Kepulauan Riau dan Natuna, yaitu dimana keberadaan FIR Singapura berdasarkan perjanjian *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realigment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region dan the Jakarta Flight Information region* pada tanggal 21 September 1995 dan telah diratifikasi berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996 pada tanggal 2 Februari 1996 ini telah banyak menimbulkan kendala atau permasalahan bagi Indonesia baik dari aspek politik, ekonomi, maupun pertahanan keamanan, karena pengendalian ruang udara Indonesia khususnya yang berada di atas ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna berada dalam control *Air Traffic Control* Singapura.

Pengambilalihan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari FIR Singapura ini berdasarkan amanat Undang-undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan yang menargetkan pada tahun 2024 Indonesia harus sudah mengambilalih dan mengelola pelayanan navigasi penerbangan di Kepulauan Riau dan Natuna dari FIR Singapura. Secara teknis dan operasionalnya, Kementerian Perhubungan telah menyiapkan *road map* pengambilalihan FIR ini. Indonesia mampu untuk memberikan pelayanan navigasi yang setara atau sama baiknya dengan yang diberikan oleh Singapura maka Singapura pun tidak akan menolak rencana pengambilalihan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna.

Telah dilakukan berbagai upaya oleh pemerintah Indonesia dalam pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan pada FIR Singapura di atas Kepulauan Riau dan Natuna baik dalam hal

teknis operasional maupun secara diplomatik. Adapun langkah - langkah yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia adalah sebagai berikut :

1. Membuat *road map* pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan yang akan menjadi acuan bagi pemerintah untuk mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan pada FIR Singapura secara bertahap baik secara teknis maupun diplomatik.
2. Mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau dikenal dengan *Airnav* Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan tanggal 13 September 2012. Airnav Indonesia didirikan sesuai amanat UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan bertugas untuk menyediakan pelayanan navigasi penerbangan. AirNav Indonesia mengelola seluruh ruang udara Indonesia yang dibagi menjadi 2 (dua) Flight Information Region (FIR), yaitu Jakarta FIR dan Ujung Pandang FIR.
3. Kerjasama Air Nav Indonesia dengan The MITRE Corporation yang bertujuan untuk mejadi konsultan bagi Indonesia dalam melakukan moderenisasi pelayanan navigasi di seluruh Indonesia. Kerjasama Air Nav dan The Mitre Corporation ini meliputi kegiatan di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan, moderenisasi sistem navigasi penerbangan, pengembangan dan peningkatan pelayanan dukungan penerbangan dan analisa kapasitas, pengembangan dan perencanaat ruang udara dan Bandar udara.

Kerjasama antara Air Nav dan The Mitre Corporation adalah kelanjutan dari penandatanganan MOU kerjasama antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Amerika Serikat mengenai *The US – Indonesia Aviation Working Group* pada 22 April 2015.

4. Indonesia mencoba mendapatkan kepercayaan negara anggota dan dewan anggota ICAO dengan mencalonkan diri sebagai dewan anggota ICAO pada tahun 2013. Hal ini berkaitan dengan upaya Indonesia dalam pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan pada FIR Singapura di atas Kepulauan Riau dan Natuna, karena dengan mendapatkan kepercayaan sebagai dewan anggota ICAO maka Indonesia semakin dekat untuk mendapatkan *approval* dari ICAO untuk melakukan *realignment* FIR.
5. Indonesia mencoba melakukan pembicaraan dengan Singapura dan Malaysia terkait keinginan Indonesia untuk mengambilalih dan mengelola pelayanan navigasi penerbangan pada FIR Singapura di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Melalui pembicaraan tersebut Indonesia mencoba merencanakan pembentukan perjanjian trilateral antara Indonesia – Singapura – Malaysia mengenai *realignment* FIR.