BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Batas wilayah negara terutama terhadap ruang udaranya, sejak zaman dahulu telah menjadi suatu permasalahan, karena hal tersebut dapat dilihat pada sebuah dalil hukum Romawi yang berbunyi : *"Cujus est solum, ejus est usque ad coelum"* yang berarti barang siapa yang memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-gala yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah (http://www.ch appyhakim.com/2006/12/20/menyongsong -103-tahun-penerbangan/ diakses pada 17 September 2015).

Sampai pada saat berakhirnya Perang Dunia I, dalam rangka kepentingan hidup bersama dan ketertiban internasional, maka dengan itu dibuat perjanjian internasional mengenai penerbangan, yaitu *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*, di Paris 13 Oktober 1919 atau yang lebih dikenal dengan Konvensi Paris 1919 yang mengatur secara khusus tentang tata cara, status, ruang udara dunia dengan *Protocol* Paris pada 1 Mei 1920 dan pada 15 Juni 1929 Protokol Paris ini kembali diperbaharui. Pada Konvensi Paris 1919 ini dengan jelas menerima kedaulatan nasional sebuah negara. Pada pasal 1 Konvensi Paris 1919 menegaskan kedaulatan penuh dan ekslusif negara-negara peserta terhadap ruang udara diatas wilayahnya. Jadi prinsip utama dari Konvensi Paris 1919 ini

adalah ruang udara yang mengikuti status yuridik sebuah negara dimana ruang udara tersebut membawahi daratan dan laut wilayahnya (Mauna, 2005 : 424).

Pada tanggal 7 Desember 1944 telah disetujuinya Konvensi Chicago yang membahas tentang penerbangan sipil internasional, transit jasa-jasa udara internasional, dan juga alat angkutan udara internasional. Dengan adanya Konvensi Chicago 1944 ini maka sekaligus membatalkan Konvensi Paris 1919 yang sudah ada. Namun Konvensi Chicago 1944 ini tetap mengadopsi prinsip-prinsip yang ada dalam Konvensi Paris 1919 seperti pada pasal 1 Konvensi Chicago yang menyatakan menyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang diatas wilayahnya (Mauna, 2005 : 427).

Konvensi Chicago 1944 ini juga mendirikan sebuah organisasi dengan nama *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dengan tujuan untuk menyeragamkan ketentuan navigasi udara yang menyatakan bahwa fungsi dari ICAO diatur dalam pasal 44 Konvensi Chicago adalah untuk mengembangkan prinsip-prinsip dan teknik navigasi penerbangan internasional dan memperkuat perencanaan dan pengembangan alat angkutan udara internasional sehingga dapat melaksanakan perkembangan penerbangan sipil internasional secara teratur dan aman (Mauna, 2005 : 429).

Kedaulatan negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Negara yang berdaulat diartikan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas – luasnya baik ke dalam maupun ke luar (Kusumaatmadja, 2003 : 16).

Wilayah kedaulatan negara mencakup pula ruang udara di atas wilayahnya. Ditegaskan dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi "*The Contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*" (Pengakuan atas kedaulatan negara yang mutlak dan penuh tersebut berlaku bagi seluruh negara, meskipun negara yang bersangkutan bukan anggota konvensi) (Konvensi Chicago 1944).

Kedaulatan yang dimiliki oleh negara terkandung hal-hal yang berhubungan dengan kedaulatan dan tanggung jawab negara terhadap wilayahnya, sebagai negara yang berdaulat Indonesia dapat mengatur wilayah darat, laut maupun udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan, maupun kegiatan sosial lainnya (Kusumaatmadja, 2003 : 16).

Dengan lahirnya*"United Nations Convention On The Law Of The Sea"* (UNCLOS) atau Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut pada tanggal 10 Desember 1982 (Konvensi HukumLaut 1982/UNCLOS 1982) yang telah ditandatangani oleh 117 negara peserta termasuk Indonesia di Montego Bay, Jamaica pada tanggal 10 Desember 1982 dan telah diratifikasi oleh Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985. Maka secara internasional telah ada pengakuan tentang prinsip-prinsip negara kepulauan yang sekian lama diperjuangkan oleh Bangsa Indonesia. Hal ini merupakan perwujudan dari konsep Doktrin Wawasan Nusantara yang merupakan satu kesatuan tanah, daratan, dan perairan dalam perwujudan Kepulauan Nusantara sebagai satu kesatuan pilitik, satu kesatuan social, satu kesatuan ekonomi, dan satu kesatuan pertahanan keamanan (Shaw, 2013 : 554).

Dengan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan hal ini menjamin adanya integrasi wilayah udara nasional sesuai dengan Konvensi Chicago 1944 yang mengatakan bahwa kedaulatan ruang udara suatu negara adalah di atas wilayah daratan dan perairannya. Konvensi Chicago pasal 1 menyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang diatas wilayahnya. Sedangkan dalam pasal 2, yang dimaksud dengan wilayah udara adalah ruang udara diatas bagian daratan dan perairan territorial yang berada di bawah kekuasaan kedaulatan, perlindungan atau mandat dari negara. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ruang udara diatas wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia adalah ruang udara penuh dan utuh yang dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk kepentingan pemiliknya (Konvensi Chicago 1944).

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 diatas wilayah Indonesia (http://dmc.kemhan.go.id/post-pengambilalihan-pengelolaan-fir-di-kep-natuna-dan-kepri-dari-singapura-harus-dilakukan-bersama.html diakses pada 11 September 2015).

Berdasarkan Pasal 5 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menyatakan bahwa negara berdaulat penuh dan ekslusif atas wilayah udara Republik Indonesia, maka 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. Sebagai negara anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO) sejak 27 april 1950 Indonesia mempunyai kewajiban internasional dalam memberikan pelayanan navigasi semua penerbangan nasional maupun internasional yang melewati wilayah udara

Indonesia, sebagaimana yang telah diamanatkan Undang-undang penerbangan diatas yang menyebutkan bahwa wilayah udara Indonesia ini yang berupa ruang udara di atas laut dan daratan merupakan kekayaan nasional yang harus dimanfaatkan sebesar-besarnya demi kepentingan rakyat, bangsa, dan negara (Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009).

Dengan dikuasainya FIR diatas Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura ini memberikan dampak yang sangat luas, pertama menyebabkan pelanggaran kedaulatan wilayah udara Indonesia. Kedua dalam bidang ekonomi yang membuat Indonesia tidak bisa mengelola wilayah udara yang merupakan kekayaan nasional sesuai amanat Undang-undang. Kerugian yang didapat Indonesia tersebut menjadi pertimbangan utama dalam mengambilalih wilayah udara Indonesia yang dikelola oleh Singapura.

Alasan ketiga adalah keamanan dimana seringnya pesawat militer Singapura yang masuk tanpa adanya izin dari Indonesia. Pesawat militer yang digunakan oleh Singapura untuk latihan diatas wilayah Indonesia tepatnya di utara pulau bintan adalah jet tempur *Northrop* F-5 dan F-16 *Fighting Falcon*. Meskipun hal tersebut berkaitan dengan perjanjian antara Indonesia dan Singapura tentang *Military Training Areas* (MTA), namun perjanjian tersebut berakhir pada tahun 2001 maka dari itu pesawat militer Singapura tidak lagi berhak melintas di atas wilayah udara Indonesia karena dapat membahayakan pertahanan dan keamanan Indonesia (http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716 20 82695/perang-udara-indonesia-singapura/ diakses pada 19 Oktober 2015).

Perjanjian tersebut diatur dalam *Agreement between the goverment of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on Military Training in Areas 1 and 2*. Perjanjian tersebut ditandatangani oleh Jenderal TNI (Purn) Edi Sudrajat yang kala itu menjabat sebagai Menhankam dan Menhan Singapura saat itu Tony Tan. Kemudian perjanjian tersebut disahkan melalui Keppres No.8/1996. .MTA merupakan wilayah udara Indonesia yang diperkenankan untuk latihan udara Singapura karena mereka tidak memiliki wilayah udara untuk latihan. Wilayah MTA 1 ini berawal pada titik dari sebelah barat daya Singapura hingga Tanjung Pinang, Kepri, termasuk di utara Pulau Bintan. Sementara MTA 2 yang berada di sebelah barat, membentang dari sisi timur Singapura hingga Kepulauan Natuna (http://news.detik.com/berita/3011079/pesawat-tempur-singapura-kerap-latihan-di-ruang-udara-ri diakses pada 13 September 2015).

Seiring berjalannya perjanjian tersebut Indonesia tidak menerima keuntungan apapun, maka dari itu pada tahun 2001 Indonesia tidak memperpanjang perjanjian tersebut karena lebih banyak merugikan Indonesia. Meskipun perjanjian mengenai MTA ini sudah selesai, pada tahun 2007 MTA ini digantikan dengan *defence cooperation agreement* (DCA) karena sudah habis masa perjanjiannya. Perjanjian tersebut harusnya belum berlaku karena Indonesia sendiri belum meratifikasi perjanjian tersebut. Namun pihak dari Singapura menganggap perjanjian mengenai DCA ini sudah berlaku sehingga pesawat militer Indonesia ini sering kali diingatkan bahwa daerah tersebut adalah kawasan terlarang dan hanya bisa diakses oleh Singapura saja (http://news.metrotvnew

s.com/read/2015/09/08/167361/panglima pastikan tni usir pesawat tempur sin gapura-dari-natuna diakses pada 13 September 2015).

Upaya pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh FIR Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna ini sudah lama dilakukan. Pada tahun 2010 Indonesia memasukan masalah *realignment* FIR ini kedalam salah satu agenda pertemuan antara Presiden RI dengan pemerintah Malaysia. Pada tahun 2012 Indonesia mengadakan pertemuan di Bali dan telah mencapai kesepakatan bahwa FIR wilayah Batam dan Kepri yang saat ini dikuasai Singapura akan dikembalikan ke Indonesia berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 458 menyatakan bahwa wilayah udara Republik Indonesia, yang pelayanan naviasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak Undang-undang ini berlaku. Artinya Indonesia pada tahun 2024 ini dapat mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan yang selama ini dikelola oleh FIR Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna (http://berita gar.id/artikel/berita/indonesia-bisa-berdaulat-di-udara-pada-2024-25022 diakses pada 22 September 2015).

Pada tahun 2013 Indonesia kembali gagal untuk duduk di Dewan (*Council*) Part III dari ICAO pada sidang ke-38 yang berlangsung pada 24 September 2013 sampai dengan 4 Oktober 2013 di Montreal, Kanada. Berbagai upaya perbaikan telah dilakukan termasuk sebelumnya Indonesia telah membuka kembali Kantor Kepentingan Indonesia ICAO di Montreal, Kanada pada tanggal 2

Februari 2012. Keinginan Indonesia untuk merebut kembali wilayah ruang udara yang pernah hilang, kini mulai bangkit dengan dibentuknya Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI). Diharapkan setelah melakukan konsolidasi organisasi yang kuat akan memungkinkan LPPNPI bisa mengambil alih FIR (http://www.theglobal review.com/content_ detail.php?lang=id&id=17476&type=6#.Vgwb9fmqqkp diakses pada 30 September 2015).

Untuk memudahkan peneliti dalam mengkaji upaya pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh *Flight Information Region* Singapura oleh Indonesia, peneliti menggunakan beberapa penelitian terdahulu sebagai acuan dalam pembahasan. Beberapa penelitian terdahulu yang akan digunakan oleh penulis adalah pertama penelitian yang dilakukan oleh Amirizal Mansur dari Universitas Pertahanan pada tahun 2011 dengan judul "*Flight Information Region* (FIR): Implikasi Penguasaan *Air Traffic Control* oleh Singapura di Kepulauan Riau". Dalam penelitian ini, Mansur membahas masalah pendelegasian FIR diatas Kepulauan Riau kepada Singapura ditinjau dari aspek kedaulatan, pertahanan dan ekonomi. Melalui penelitian ini, Mansur memberikan data terkait cara perhitungan jumlah kerugian ekonomi yang dialami oleh Indonesia ketika mendelegasikan FIR diatas Kepulauan Natuna kepada Singapura. Mansur juga memberikan data terkait jumlah *Rans Charge* yang seharusnya dibayarkan oleh Singapura kepada Indonesia.

Penelitian yang dilakukan oleh Mansur ini mempunyai kesimpulan bahwa implikasi yang muncul dari penguasaan ATC oleh Singapura mungkin sesuatu

yang tidak diperkirakan oleh pemerintah Indonesia pada saat itu. Pemerintah Indonesia perlu proaktif untuk melakukan dialog dengan negara Singapura karena semua permasalahan yang berhubungan dengan pengambilalihan FIR tergantung dari hasil pembicaraan kedua negara. Adapun ICAO sebagai organisasi penerbangan internasional hanya sebagai pihak yang mengesahkan saja hasil pembicaraan yang dilakukan antara pemerintah Indonesia dan Singapura.

Kedua penelitian yang dilakukan oleh Niam Chomsky dari Universitas Slamet Riyadi pada tahun 2012 dengan judul "Strategi Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa *Flight Information Region* diatas Kepulauan Natuna dengan Singapura dan Malaysia". Dalam penelitiannya Niam membahas kedaulatan udara yang menjadi sengketa *Flight Information Region* diatas Kepulauan Natuna antara Indonesia, Malaysia dan Singapura. Melalui penelitian ini, Niam memberikan data terkait proses terbentuknya hukum kedaulatan udara hingga melahirkan konsep kedaulatan udara yang biasa digunakan dalam hukum internasional, penerapan konsep kedaulatan udara di negara kepulauan, pengaruh FIR Kepulauan Natuna terhadap stabilitas kawasan, pendelegasian FIR Kepulauan Natuna kepada Malaysia dan Singapura, status pengelolaan ruang udara dan FIR Kepulauan Natuna, dampak pendelegasian FIR Kepulauan Natuna kepada Singapura dan Malaysia, dan sengketa yang muncul akibat status pengelolaan FIR Kepulauan Natuna. Penelitian ini juga memberikan data mengenai strategi diplomasi Indonesia dalam menyelesaikan sengketa FIR dengan Malaysia dan Singapura, hingga capaian yang berhasil diperoleh oleh Indonesia dan pihak terkait dalam penyelesaian sengketa FIR Kepulauan Natuna.

Persamaan peneliti dengan dua penelitian yang dilakukan diatas mengangkat masalah yang sama, yaitu kedaulatan wilayah udara Indonesia yang dikelola oleh Singapura. Kedaulatan bagi sebuah negara sangat penting dalam menjaga kelangsungan hidup dan keutuhan wilayah suatu negara, karena menurut Friedrich Ratzel besar kecilnya penghayatan suatu bangsa atas konsepsi ruangnya akan menentukan besar kecilnya wilayah negaranya (Wahyono, 2009 : 45).

Penelitian yang dilakukan peneliti berbeda dengan dua penelitian diatas, dimana peneliti ingin mengetahui bagaimana respon yang dilakukan oleh Singapura dalam menanggapi upaya Indonesia dalam mengambil alih pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh FIR Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna. Mengingat penerbangan menuju Singapura ini sangatlah padat bila pelayanan navigasi penerbangan berhasil diambil alih kembali oleh Indonesia akan berdampak pada ekonomi dimana pemasukan dibidang jasa pelayanan navigasi penerbangan yang selama ini didapatkan Singapura atas nama pemerintah Indonesia.

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.

Berdasarkan alasan-alasan tersebut yang menjadi dasar pertimbangan peneliti untuk mengadakan penelitian dengan judul **"Upaya Indonesia Dalam Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada *Flight Information Region* Singapura Di Atas Kepulauan Riau dan Natuna"**.

Adapun ketertarikan penulis untuk meneliti dan mengangkat isu tersebut didukung oleh beberapa mata kuliah disiplin Ilmu Hubungan Internasional, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Hukum Internasional, dimana hukum udara internasional menjadi salah satu kajian hukum internasional, khususnya mengenai konsep kedaulatan wilayah udara yang menjadi dasar oleh Indonesia dalam upaya

pengambilalih pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna.

2. Hubungan Internasional di Asia Tenggara, dalam mata kuliah ini mempelajari interaksi yang dilakukan antar negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Wilayah Negara Indonesia dan Singapura terletak dikawasan Asia Tenggara dan seringkali terjadi interaksi oleh kedua negara mengenai wilayah udara.
3. Studi Keamanan Internasional, dalam mata kuliah ini mempelajari konsep keamanan suatu negara yang menjadi faktor penting dalam kehidupan bernegara suatu bangsa. Berdasarkan mata kuliah ini peneliti menilai pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh Singapura ini telah mengganggu keamanan Indonesia.
4. Diplomasi dan Negosiasi, dalam mata kuliah ini mempelajari mengenai strategi dalam melakukan diplomasi dan negosiasi dalam upaya pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan pada FIR Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna oleh Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

1.2.1 Rumusan Masalah Mayor

"Bagaimana Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada FIR Singapura Di Atas Kepulauan Riau dan Natuna Oleh Indonesia ?"

1.2.2 Rumusan Masalah Minor

1. Apa saja langkah-langkah yang telah dilakukan Indonesia dalam mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna ?
2. Kendala apa saja yang dihadapi Indonesia dalam mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan FIR Singapura di atas Kepulauan Riau dan Natuna ?
3. Bagaimana respon Singapura terhadap upaya Indonesia dalam mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan FIR Singapura di atas Kepulauan Riau dan Natuna ?

Upaya Indonesia untuk mengambilalih pengelolaan FIR dari otoritas FIR Singapura ini telah menghasilkan perjanjian antara Indonesia dengan Singapura pada tahun 1995 yang membagi ruang udara Indonesia menjadi tiga sektor, yaitu sektor A diatas Kepualauan Riau, sektor B diatas Tanjung Pinang, dan sektor C diatas Kepulauan Natuna. Karena rentang waktu yang begitu panjang penelitian ini dibatasi dari tahun 2012-2015, karena dalam kurun waktu tersebut Indonesia melakukan berbagai upaya yang salah satunya dengan mengadakan pertemuan dengan Singapura dalam agenda pembahasan mengenai FIR Kepulauan Riau dan Natuna, selain itu juga pada waktu tersebut Indonesia mencalonkan diri menjadi anggota Dewan ICAO.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana upaya dari Indonesia dalam mengambilalih pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh FIR Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna berdasarkan perjanjian antara Indonesia dan Singapura tahun 1995.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Penelitian ini mempunyai beberapa tujuan antara lain :

1. Mengetahui langkah-langkah yang telah dilakukan Indonesia dalam mengambil alih pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna.
2. Mengetahui kendala apa saja yang dihadapi oleh Indonesia dalam upaya pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh FIR Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna.
3. Mengetahui respon dari pemerintah Singapura mengenai upaya pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh FIR Singapura diatas Kepulauan Riau dan Natuna oleh Indonesia.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Diharapkan dapat menambah wawasan peneliti serta memberikan atau menambah pembedaharaan pustaka, serta dapat memberikan sedikit sumbangan

bagi Ilmu pengetahuan studi Ilmu Hubungan Internasional, Hukum Internasional, Hubungan Internasional di Asia Tenggara, Studi Keamanan Internasional, dan Diplomasi dan Negosiasi mengenai upaya pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan pada FIR Singapura Di Atas Kepulauan Riau dan Natuna Oleh Indonesia.

1.4.2 Kegunaan Praktis

1. Diharapkan menambah wawasan ilmu pengetahuan, pengalaman dan kemampuan peneliti di bidang Ilmu Hubungan Internasional dan Hukum Internasional.
2. Sebagai bahan referensi bagi penstudi Hubungan Internasional dan Hukum Internasional.
3. Sebagai bahan referensi bagi Pemerintah RI, khususnya Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, TNI, dan Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia.