DIPLOMASI INDONESIA DALAM UPAYA MENGAMBIL ALIH PENGENDALIAN WILAYAH UDARA DI KEPULAUAN RIAU DARI SINGAPURA TAHUN 2020-2022

Oleh : Kenny Eza Natawijaya
(email: kenny.eza3661@student.unri.ac.id)
Pembimbing : Dr. Mhd Saeri, M.Hum
Bibliografi : 12 Buku, 7 Dokumen, 11 Jurnal, 19 Website
Jurusan Hubungan Internasional`
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau
Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293
Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRAK

Penelitian ini mencoba menjelaskan bagaimana perkembangan diplomasi yang dilakukan oleh Indonesia dalam mengambil alih kendali *Flight Information Region* (FIR) di wilayah Kepulauan Riau dari Singapura pada tahun 2020-2022. Pengendalian *Flight Information Region* (FIR) di wilayah Kepulauan Riau dari Singapura tersebut memberikan dampak yang merugikan Indonesia dalam sektor ekonomi hingga keamanan dan pertahanan Indonesia.

Penelitian ini menggunakan perspektif Realisme, teori diplomasi, level analisis negara (*state-level analysis*) dan metode penelitian kualitatif. Penelitian dengan metode kualitatif ini memberikan penjelasan analisis terkait fenomena subjek penelitian dengan berusaha memaparkan atau menjelaskan bagaimana diplomasi pemerintah Indonesia dalam mengambil alih kembali kendali wilayah udara di Kepulauan Riau dari Singapura. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik kepustakaan yang bersumber dari beberapa buku, jurnal, artikel, berita, dan website.

Hasil penelitian ini adalah Indonesia dan Singapura menandatangani perjanjian terkait penyesuaian FIR atau *Realignment of FIR* pada 25 Januari 2022 di Bintan, Kepulauan Riau. Kesepakatan tersebut menghasilkan capaian yang baik untuk Indonesia, seperti salah satunya terdapat perluasan cakupan FIR Jakarta yang melingkupi wilayah udara Kepulauan Riau. Hal ini menunjukkan bahwa upaya diplomasi yang dilakukan pemerintah Indonesia sejak lama terdapat perkembangan dan keberhasilan yang baik untuk Indonesia.

Kata Kunci : Ambil Alih, Diplomasi, *Flight Information Region* (FIR), Kepulauan Riau.

DIPLOMASI INDONESIA DALAM UPAYA MENGAMBIL ALIH PENGENDALIAN WILAYAH UDARA DI KEPULAUAN RIAU DARI SINGAPURA TAHUN 2020-2022

Oleh : Kenny Eza Natawijaya
(email: kenny.eza3661@student.unri.ac.id)
Pembimbing : Dr. Mhd Saeri, M.Hum
Bibliografi : 12 Buku, 7 Dokumen, 11 Jurnal, 19 Website
Jurusan Hubungan Internasional`
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau
Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293
Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRACT

This research tries to explain how the development of diplomacy conducted by Indonesia in taking over control of the Flight Information Region (FIR) in the Riau Islands region from Singapore in 2020-2022. The management of the Flight Information Region (FIR) in the Riau Islands region from Singapore has a detrimental impact on Indonesia in the economic sector to Indonesia's security and defense.

This research uses the realism perspective, diplomacy theory, state-level analysis, and qualitative research methods. This qualitative research method provides an analytical explanation related to the phenomenon of the research subject by trying to explain or explain how the Indonesian government's diplomacy is in taking back control of airspace in the Riau Islands from Singapore. The data collection technique used in this study is a library technique sourced from several books, journals, articles, news, and websites.

The result of this study is that Indonesia and Singapore signed an agreement regarding the Realignment of FIR on January 25, 2022, in Bintan, Riau Islands. The agreement is a good achievement for Indonesia, such as the expansion of Jakarta's FIR coverage to the Riau Islands airspace. It shows that the diplomatic conducted by the Indonesian government for a long time have had good developments and successes for Indonesia.

Keywords: Diplomacy, Flight Information Region (FIR), Kepulauan Riau, Take over.

PENDAHULUAN

Pada dasarnya wilayah kedaulatan suatu negara melingkupi ruang udara di atas wilayah Negara yang bersangkutan. Hal tersebut tertera dalam suatu dalil hukum Romawi yang dikenal dengan ungkapan "*cujus est solum, ejus est usque ad coelum*" yang bermakna bahwa barangsiapa memiliki sebidang tanah, maka berarti pula memiliki segala sesuatu yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai dengan ke langit dan segala sesuatu yang berada di dalam tanah.[1]

Wilayah udara merupakan salah satu bagian dari wilayah suatu negara yang berada di atas wilayah daratan dan perairan suatu negara. Dunia internasional telah mengakui wilayah udara sebagai bagian dari kedaulatan negara dan menyadari bahwa wilayah udara memiliki nilai ekonomis dan strategis. Negara-negara di dunia kemudian mulai memikirkan instrumen hukum guna melindungi kepentingannya sehingga terbentuklah berbagai perjanjian internasional di bidang hukum udara. Dua perjanjian internasional yang melegitimasi kepemilikan negara atas ruang udara adalah Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944. Terbentuknya dua perjanjian internasional tersebut didasari atas teori kepemilikan ruang udara (*the air sovereignty theory*).[2] Indonesia yang merupakan negara berdaulat memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udara sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, Pasal 1 disebutkan bahwa "***every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.***"[3]

Sebagai negara kepulauan yang luas, Indonesia memperoleh keuntungan ekonomi dan strategis dari wilayah udaranya melalui pemanfaatan teknologi kedirgantaraan guna memenuhi kebutuhan transportasi, pertahanan dan keamanan nasional. Namun, wilayah udara merupakan salah satu wilayah yang harus diamankan karena musuh dapat dengan mudah melakukan penghancuran secara cepat dan tepat di seluruh wilayah yang merupakan wilayah kedaulatan suatu negara. Banyaknya kegiatan penerbangan di wilayah udara Indonesia yang luas berpotensi memicu kerawanan kecelakaan udara dan ancaman pelanggaran wilayah udara Indonesia. Ancaman pelanggaran wilayah udara tersebut juga dapat mempengaruhi kedaulatan wilayah apabila ditinjau dari aspek pertahanan negara.

Permasalahan besar mengenai kedaulatan Indonesia atas wilayah udaranya yang berkaitan dalam konteks pertahanan negara salah satunya ialah persoalan pengendalian wilayah udara, yaitu FIR yang dikelola oleh negara lain di atas Kepulauan Riau, Tanjung Pinang, Natuna, Sarawak dan Semenanjung Malaya yang dikelola oleh FIR Singapura dan Malaysia.

Pendelegasian pengelolaan FIR di beberapa wilayah udara oleh Singapura dan Malaysia bermula dalam pertemuan

[1] Agus Pramono, "Wilayah Kedaulatan Negara atas Ruang Udara dalam Perspektif Hukum Internasional," *MMH* Jilid 41, No.2 (2012) hal. 279, https://doi.org/10.14710/mmh.41.2.2012.278-287

[2] Baiq Setiani, "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing," *Konstitusi* Vol. 14, No. 3. (2017) hal. 492 https://doi.org/10.31078/jk1432

[3] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 5

International Civil Aviation Organization (ICAO) di Dublin, Irlandia pada Maret 1946. ICAO mengamanatkan Singapura dan Malaysia untuk memegang kendali dalam mengelola FIR Kepulauan Riau. Dimana Singapura memegang kendali sektor A dan C, sedangkan Malaysia mengendalikan sektor B. ICAO mempercayakan Singapura untuk mengelola kendali ruang udara di Kepulauan Riau karena pada masa itu Singapura dinilai mampu secara peralatan dan Sumber Daya Manusia serta otoritasnya yang saat itu dekat dengan FIR di Kepulauan Riau. Secara keseluruhan, Singapura memegang kendali sektor A dan C sekitar 1.825 km wilayah udara.[4] Wilayah tersebut mencakup Kepulauan Riau, Tanjung Pinang, Natuna, Serawak dan Semenanjung Malaysia.

Pendelegasian tersebut tentu memberikan kerugian dalam sektor ekonomi dan strategis serta mempengaruhi kedaulatan dan keamanan Indonesia. Indonesia telah beberapa kali berupaya mengambil alih kembali kedaulatan wilayah udaranya dari Singapura sejak tahun 1993, namun belum berhasil. Ruang Udara Indonesia di atas Kepulauan Riau masih belum menjadi milik Indonesia. Pada masa pemerintahan presiden Joko Widodo, Indonesia telah berupaya melakukan diplomasi dengan Singapura terkait permasalahan FIR ini sejak tahun 2014-2019. Namun, sejak tahun 2020 hingga 2021 masih belum ada kejelasan hasil dari diplomasi Indonesia dengan Singapura terkait permasalahan FIR di wilayah udara Kepulauan Riau. Kemudian pada 25 Januari 2022 Pemerintah memberikan kabar terbaru terkait perkembangan diplomasi Pemerintah Indonesia dalam upaya pengambilalihan FIR tersebut.

Fokus dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui perkembangan diplomasi yang dilakukan Pemerintah Indonesia dalam mengambil alih pengendalian *Flight Information Region* (FIR) di wilayah udara Kepulauan Riau yang dikelola oleh Singapura pada tahun 2020-2022. Maka dari itu berdasarkan uraian permasalahan diatas, penulis merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

"Bagaimana Diplomasi Indonesia Dalam Mengambil Alih Kendali FIR di Wilayah Udara Kepulauan Riau dari Singapura Pada Tahun 2020-2022?"

KERANGKA TEORI

Perspektif Realisme

Perspektif realisme memiliki beberapa asumsi, *yang pertama*, ialah bahwa negara-bangsa atau *state* adalah aktor utama dalam hubungan internasional. Terdapat badan-badan lain seperti individu dan organisasi, namun kekuatan badan-badan tersebut terbatas. Asumsi *yang kedua*, negara adalah aktor kesatuan yang solid. Kepentingan nasional menyiasati negara berbicara dan bertindak sebagai satu suara. Asumsi *yang ketiga*, negara diasumsikan sebagai aktor yang rasional dalam proses pembuatan keputusan politik luar negeri yang mencakup tujuan dan kepentingan nasionalnya. Asumsi *keempat*, isu utama dan teratas dibanding isu-isu lainnya adalah keamanan nasional. Dalam pandangan realisme, keamanan nasional tergolong dalam kepentingan utama dan mengacu dalam kategori politik berbobot

[4] Fellyanda Suci Agiesta, "Sejarah Ruang Kendali Udara Indonesia Dikuasai Singapura, Sejak Kapan?," merdeka.com, (10 Oktober 2019). https://www.merdeka.com/uang/sejarah-ruang-kendali-udara-indonesia-dikuasai-singapura-sejak-kapan.html?page=all

tinggi dibanding isu-isu lainnya.

Realisme adalah teori yang menyatakan bahwa teori tersebut dapat menjelaskan realitas politik internasional. Ia menekankan kendala dalam politik yang dihasilkan dari sifat egois manusia dan tidak terdapat otoritas pusat di atas negara. Bagi penganut realis, tujuan utamanya adalah kelangsungan hidup negara, yang menjelaskan mengapa tindakan negara dinilai berdasarkan etika tanggung jawab dan bukan dengan prinsip-prinsip moral tradisional.[5]

Pendekatan teoritik ini menggambarkan hubungan internasional sebagai suatu perselisihan dalam memperebutkan kekuasaan diantara negara-negara yang masing-masing mengejar kepentingan nasionalnya sendiri. Dalam sengketa perebutan kedaulatan wilayah udara ini masing-masing negara yang bersengketa berusaha untuk merebut dan mempertahankan kepentingannya masing-masing.

Teori Diplomasi

Diplomasi secara konseptual didefinisikan sebagai teknik pelaksanaan kekuasaan dalam mencapai kepentingan luar negeri.[6] Diplomasi adalah seni yang mengedepankan kepentingan suatu negara dalam berhubungan dengan negara lain melalui negosiasi. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Diplomasi diartikan sebagai urusan kepentingan suatu negara dengan perantaraan wakil-wakil negara tersebut di negara lain yang diselenggarakan secara resmi hal perhubungan antara satu negara dengan negara lainnya, yang mana dibutuhkan pengetahuan dan kecakapan dalam melakukannya.[7] Secara teori, Diplomasi merupakan praktek pelaksanaan hubungan antarnegara melalui perwakilan resmi yang dilakukan untuk mencapai kepentingan nasional di luar wilayah yurisdiksi sebuah negara.

Diplomasi bukanlah suatu tujuan, melainkan sebuah alat dari metode dalam mencapai tujuan. Tujuan pokok dari diplomasi bagi negara manapun adalah untuk melindungi kepentingan nasional negaranya.[8] Dalam rangka mencapai tujuan diplomatiknya, masing-masing negara akan menjalankan tiga model dasar dalam pelaksanaan diplomasi yaitu kerjasama, persuasi dan pertentangan.[9] Masing-masing dihubungan dengan penyesuaian kepentingan nasional atas kepentingan internasional.

Fungsi utama diplomasi secara umum adalah untuk menyelesaikan berbagai perbedaan internasional secara damai melalui diskusi serta perundingan.[10] Meskipun diplomasi berkaitan dengan kegiatan-kegiatan yang damai, namun dapat pula terjadi kondisi perang atau konflik bersenjata. Salah satu fungsi diplomatik yang tertuang dalam *Vienna Convention on Diplomatic Relations 1961* yakni negosiasi.[11] Negosiasi adalah

[5] Stephen Mcglinchey, Rosie Walters & Cristian Scheinpflug. *International Relations Theory*. Edisi dalam bahasa Indonesia diterjemahkan oleh Dr. Takdir Ali Mukti. *Dasar-Dasar Kajian Teori Hubungan Internasional*. (England: E-International Relations Publishing, 2017) hal. 21

[6] Ranny Emilia, *Praktek Diplomasi* (Jakarta: Baduose Media, 2013) hal. 5

[7] Jusuf Basri, *Kiat Diplomasi: Mekanisme dan Pelaksanaannya* (Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 1994) hal. 15

[8] *Loc.it*

[9] Rendi Prayuda dan Rio Sundari, "Diplomasi dan Power: Sebuah Kajian Analisis," *Journal of Diplomacy and International Studies* hal. 85, https://journal.uir.ac.id/index.php/jdis/index

[10] Jusuf Basri, op.cit, hal. 24

[11] Vienna Convention on Diplomatic Relations 1961 article 3

metode utama dalam melaksanakan diplomasi melalui perwakilan dari negara atau bangsa dalam berupaya untuk mengendalikan dan memperoleh dukungan dalam mencapai tujuan dan kepentingannya dengan cara damai, yaitu menghasilkan kesepakatan bersama yang saling menguntungkan. Hasil dari diplomasi adalah kesepakatan atau perjanjian tertulis yang menunjukkan hak-hak dan kewajiban masing-masing negara.

Diplomasi terbentuk menjadi 2 jenis, yaitu:[12]

1. *Soft Diplomacy*
   Merupakan bentuk diplomasi dengan penyelesaian secara damai melalui bidang kebudayaan, bahasa, persahabatan dan ekonomi. *Soft diplomacy* dilakukan dengan mengikuti perundingan bilateral dengan negara lain dan menyerahkan penyelesaian terkait konflik kepada pihak ketiga, yakni Mahkamah Internasional.

2. *Hard Diplomacy*
   Merupakan bentuk diplomasi dengan cara penyelesaian melalui perang, yaitu agresi militer dan politik. Suatu negara menggunakan *hard diplomacy* dengan cara meningkatkan kekuatan militernya serta melakukan kerja sama pertahanan dengan negara lain guna meningkatkan efek penangkalan ketika terjadi konflik.

Pemerintah Indonesia dalam mengambil alih pengendalian *flight information region* di atas wilayah udara Kepulauan dari Singapura telah melakukan berbagai upaya *soft diplomacy* sejak tahun 1993 dengan menggunakan negosiasi sebagai jalur diplomatik dalam menyelesaikan permasalahan tersebut. Dari berbagai upaya diplomasi tersebut telah membuahkan beberapa hasil atau kesepakatan.

METODE

Metode penelitian

Berdasarkan tujuan untuk memberikan penjelasan dan pemaparan terkait fenomena subjek penelitian, maka penelitian ini akan menggunakan metodologi penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif didefinisikan sebagai suatu pendekatan atau penelusuran untuk mengeksplorasi dan memahami suatu gejala atau peristiwa.[13] Penelitian dengan metode penelitian kualitatif ini memberikan penjelasan analisis terkait fenomena subjek penelitian dengan berusaha memaparkan atau menjelaskan bagaimana upaya pemerintah dalam mengambil alih kembali wilayah udara di Kepulauan Riau dari FIR Singapura.

Teknik Pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik kepustakaan, yaitu pengumpulan data dari berbagai literatur yang berupa buku, jurnal, artikel ilmiah, berita, internet, dan dokumen-dokumen yang relevan dan sesuai dengan permasalahan yang ingin dikemukakan peneliti.

PEMBAHASAN

Diplomasi Indonesia Dalam Mengambil Alih Pengendalian Wilayah Udara Di Kepulauan Riau Dari Singapura

1. Diplomasi Pemerintah Indonesia dalam Mengambil Alih FIR di Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau dari Singapura

Agar dapat mengambil alih kembali pengendalian dan pengelolaan FIR di atas wilayah udara Kepulauan Riau dari

[12] Rendi Prayuda dan Rio Sundari, Op.cit, hal. 86

[13] J.R. Raco dan Conny R. Semiawan, *Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya,* (Jakarta: Grasindo, 2010) hal. 7

Singapura, pemerintah Indonesia telah melakukan berbagai upaya diplomasi sejak tahun 1983 hingga kini tahun 2022. Indonesia menggunakan jalur politik damai dalam bernegosiasi dengan Singapura. Upaya yang dilakukan pemerintah Indonesia diantaranya melalui diplomasi multilateral kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau ICAO hingga melakukan diplomasi bilateral dengan Singapura, yaitu antara lain:

a) Diplomasi Multilateral

Dalam studi HI, diplomasi multilateral didefinisikan sebagai suatu hubungan yang dilakukan oleh lebih dari dua aktor HI yang masing-masing memiliki kepentingan yang sama pada suatu forum. Dalam upaya mengambil alih kendali FIR di atas wilayah udara Kepulauan Riau dari Singapura, Indonesia melakukan diplomasi multilateral yang mana Indonesia menghadiri pertemuan secara multilateral dalam forum yang diselenggarakan oleh ICAO.

Upaya pertama yang dilakukan yaitu pada pertemuan rutin setiap 10 tahun yang dilaksanakan oleh ICAO, yaitu RAN (*Regional Air Navigation*). Pada RAN II yang diselenggarakan di Singapura pada tahun 1983, Indonesia berupaya mengubah hasil keputusan RAN I terkait pendelegasian FIR di wilayah udara Kepulauan Riau kepada Singapura. Ini merupakan upaya pertama yang dilakukan Indonesia dengan mengusulkan akan mencoba mengelola FIR di wilayah udara Kepulauan Riau. Akan tetapi, pembahasan tersebut ditolak dengan alasan Indonesia masih dinilai belum mampu dalam segi teknologi, Organisasi, Sumber Daya Manusia hingga prosedur dalam mengelola lalu lintas udara.

Upaya selanjutnya dilakukan Indonesia dalam pertemuan RAN III yang dilaksanakan di Bangkok tahun 1993. Pada pertemuan tersebut, Indonesia mengangkat kembali tema terkait pengambil alihan FIR di wilayah udara Kepulauan Riau. Indonesia mengajukan proposal, yaitu *Working Paper* No. 55 "AIS/FAC/3-WP/55 19/2/93 *Agenda Item 5 Airspace Organization and ATS Units including en-route and terminal area Aids : Realignment of Indonesia FIR*" dalam pertemuan tersebut. Pengajuan *working paper* ini dilakukan untuk meminta peninjauan ulang batas FIR Singapura pada RAN I berhubung Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 sehingga terdapat perubahan batas wilayah Indonesia. berdasarkan UNCLOS 1982, Kepulauan Riau dan Natuna yang sebelumnya adalah laut bebas telah berubah menjadi milik Indonesia. selain itu, Indonesia juga ingin mengusulkan niat untuk mengambil alih kembali FIR di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Pada mulanya, pertemuan tersebut menerima *working paper* No. 55 tentang suatu rencana kegiatan yang akan dilaksanakan di wilayah udara Kepulauan Natuna dan peninjauan kembali batas FIR tersebut. Namun, Singapura kemudian mengajukan *counter paper* yang menolak *working paper* No. 55 milik Indonesia tersebut. Sehingga, upaya Indonesia untuk yang kedua kalinya gagal.

ICAO selaku penyelenggara RAN III akhirnya menyarankan Indonesia untuk melakukan perundingan secara bilateral dengan Singapura untuk menyelesaikan permasalahan penentuan batas FIR kedua negara tersebut. Apabila telah tercapai kesepakatan antar kedua negara tersebut, maka akan dirundingkan pada pertemuan

RAN selanjutnya.[14]

b) Diplomasi Bilateral

Dalam studi HI, Diplomasi Bilateral didefinisikan sebagai suatu hubungan yang dilaksanakan oleh dua aktor HI dengan tujuan untuk memperoleh penyatuan dari kepentingan masing-masing aktor. Dalam menyelesaikan permasalahan terkait FIR di atas wilayah udara Kepulauan Riau dengan Singapura, pemerintah Indonesia melakukan diplomasi bilateral dengan pemerintah Singapura agar tercapai kepentingan bersama yang efektif.

Pasca pertemuan RAN III pada tahun 1993 di Bangkok yang diselenggarakan ICAO, Indonesia kemudian melakukan diplomasi bilateral dengan Singapura. Strategi diplomasi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia pada saat itu berfokus kepada keputusan *win-win solution* dalam penyelesaiannya. Sehingga pertemuan bilateral tersebut menghasilkan hasil dan ditetapkan secara tertulis dalam perjanjian "*The Realignment of The Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*" yang diselesaikan pada 21 September 1995 di Singapura. Perjanjian tersebut kemudian diresmikan Indonesia keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1996 pada 2 Februari 1996 Tentang Pengesahan Perjanjian FIR antara Indonesia dan Singapura. Dalam perjanjian tersebut berisi ketentuan yang disepakati oleh Indonesia dan Singapura terkait pendelegasian FIR di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura yang mana mencapai solusi yang mendekati *win-win solution* pada saat itu, yakni Singapura memperoleh hak dalam mengelola ruang udara, Malaysia memperoleh hal dalam melintasi ruang udara, dan Indonesia memperoleh hak pungutan biaya (*RANS Charges*) serta jaminan keamanan.

Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura kemudian membuat *Joint of Letter* (surat bersama) yang ditujukan kepada ICAO *Regional Office* di Bangkok untuk memperoleh pengesahan. Selanjutnya pada 30 Agustus 1996, Indonesia dan Singapura menyampaikan susulan surat bersama kepada ICAO *Regional Office* di Bangkok yang berisi *proposal for amendment of mid/Asia Air Navigation Plan* untuk selanjutnya dijadikan *draft proposal* oleh ICAO.

Pada 2 September 1996, Indonesia dan Singapura menyetujui *draft proposal* ICAO tentang pengalihan batas FIR Jakarta dan Singapura yang kemudian dipublikasikan oleh ICAO pada 14 Januari 1997 untuk memperoleh tanggapan dari negara-negara anggota ICAO dan organisasi penerbangan. Namun proposal tersebut belum dapat diterima oleh ICAO dikarenakan terdapat keberatan yang diajukan Malaysia, terutama menyangkut pendelegasian sektor B. Hal tersebut karena pada area sektor B tersebut dianggap tidak menguntungkan bagi Malaysia dalam hal akses penerbangannya dari Malaysia wilayah Barat ke Timur dan sebaliknya dan Malaysia tidak terlibat pada saat perjanjian tersebut dibentuk. Indonesia kemudian melakukan berbagai upaya untuk mengajak Malaysia menyelesaikan masalah tersebut, namun belum berhasil. Meskipun perjanjian antara Indonesia dan Singapura tersebut belum memperoleh pengesahan dari pihak

[14] Puput A, "Ambil Alih FIR dari Singapura", batampos.co.id, 3 Januari 2019, https://batampos.co.id/2019/01/03/ambil-alih-fir-dari-singapura/ diakses pada Juni 2022

ICAO, Indonesia dan Singapura sepakat untuk memberlakukan perjanjian tersebut, khususnya area sektor A yang tidak ada kaitannya dengan negara ketiga.

Pembahasan FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna antara Indonesia dan Singapura berlanjut pada tahun 2009 dan 2012 pada pertemuan yang diselenggarakan di Bali. Pembahasan tersebut dalam pertemuan bilateral antara Indonesia dan Singapura menghasilkan kesepakatan bahwa ruang udara di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna yang dikelola oleh Singapura akan dikembalikan kepada Indonesia. salah satu dasar hukum dalam melakukan pengambil alihan FIR tersebut adalah Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang dikeluarkan pada 12 Januari 2009 dan telah ditandatangani oleh Presiden RI. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tersebut berisi mengenai rencana yang dimiliki Indonesia untuk mengelola ruang udara secara mandiri. Dalam UU tersebut juga tertera bahwa pengambil alihan FIR dari Singapura dilakukan paling lambat 15 tahun sejak UU tersebut berlaku, yakni pada tahun 2024.[15]

Perundingan selanjutnya antara Indonesia dan Singapura dilakukan pada tahun 2015 dalam kunjungan resmi Singapura di Jakarta selama 3 hari pada 23 hingga 25 November 2015. Pada perundingan tersebut menghasilkan kesepakatan Singapura untuk membantu Indonesia dalam melakukan persiapan teknis dalam mengambil alih FIR di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna, yaitu dengan membantu Indonesia dalam pembuatan *roadmap* yang berhubungan dengan persiapan teknis menuju ke titik tersebut.

Negosiasi antara Indonesia dan Singapura berlanjut pada 8 Oktober 2019. Pada saat itu Presiden Joko Widodo selaku Presiden Indonesia melakukan kunjungan bilateral dengan Singapura dan bertemu dengan Perdana Menteri Singapura Lee Hsien Loong di Singapura. Pada pertemuan tersebut kedua belah pihak sepakat untuk melakukan negosiasi ke tahap teknis. Pada 12 September 2019 telah disepakati antara Indonesia dan Singapura dengan penandatangan *Framework for Negotiation of FIR Realignment* pada pertemuan *Leader's Retreat* antara Indonesia dan Singapura di The Istana, Singapura. Namun hingga tahun 2021 tidak ada kabar terkait kelanjutan dari pengambil alihan FIR dari Singapura ini.

2. Hambatan Yang Dihadapi Pemerintah Indonesia Dalam Mengambil Alih FIR Di Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau Dari Singapura

Selama upaya pemgambil alihan FIR di atas wilayah udara Kepulauan Riau dari Singapura, terdapat berbagai hambatan yang dihadapi Pemerintah Indonesia. hambatan-hambatan yang dialami selama melakukan pengambil alihan FIR tersebut diantaranya adalah:

a) Hambatan pertama adalah pada saat pendelegasian pertama kali FIR di atas wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna, Indonesia masih dalam kondisi baru merdeka dan belum termasuk negara anggota ICAO. Selain itu, pada saat itu wilayah Natuna masih termasuk laut bebas dan belum milik Indonesia secara resmi.
b) Hambatan yang dihadapi Indonesia pada saat pertemuan RAN III pada tahun 1993 adalah *counter paper* yang diajukan Singapura. *Counter paper*

[15] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 458

tersebut berisi mengenai keberatan Singapura dan kejelasan batas wilayah Indonesia di kepulauan Riau dan Natuna.

c) Singapura menjadi anggota dewan ICAO kategori II sejak tahun 2003. Anggota dewan ICAO kategori II tersebut merupakan negara-negara yang memiliki kontribusi besar dalam fasilitas keselamatan penerbangan.

Perkembangan dan Capaian Diplomasi Indonesia dalam Upaya Pengambil Alihan Wilayah Udara di Kepulauan Riau dari FIR Singapura Tahun 2020-2022

1. Perkembangan Diplomasi Indonesia dalam Upaya Mengambil Alih FIR Di Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau Dari Singapura Tahun 2020-2022

Setelah tidak adanya kabar lanjut terkait perundingan Indonesia dan Singapura setelah penandatangan *Framework for Negotiation of FIR Realignment* pada tahun 2019, Pemerintah Indonesia pada 25 Januari 2022 mengumumkan bahwa Indonesia resmi mengambil alih ruang kendali udara, yakni *Flight Information Region* (FIR) di Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura melalui perjanjian kesepakatan Indonesia dan Singapura. Presiden RI, Joko Widodo menyatakan dalam konferensi pers daring melalui akun YouTube Sekretariat Presiden pada 25 Januari 2022, bahwa Ruang Lingkup FIR Jakarta akan melingkupi seluruh teritorial Indonesia terutama Natuna dan Riau dengan adanya penandatangan FIR tersebut.

Perjanjian terkait *Realignment of Flight Information Region (FIR)* atau penyesuaian batas wilayah informasi penerbangan tersebut ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Budi Karya Sumadi dengan Menteri Transportasi Singapura, S Iswaram dan disaksikan secara langsung oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo dan Perdana Menteri Singapura, Lee Hsien Loong pada 25 Januari 2022 di The Sanchaya Resort Bintan, Kabupaten Bintan, Kepulauan Riau. Kesepakatan ini diduga akan berlaku selama 25 tahun kedepan.

Terdapat 5 elemen penting dari kesepakatan penyesuaian pelayanan ruang udara atau *Flight Information Region* (FIR) antara Indonesia dan Singapura pada 25 Januari 2022, antara lain:[16]

1. Penyesuaian Batas FIR Jakarta yang mencakupi seluruh wilayah teritorial Indonesia sehingga wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna menjadi bagian dari FIR Jakarta;
2. Indonesia berhak dan bertanggung jawab atas Penyediaan Jasa Penerbangan (PJP) pada wilayah informasi penerbabgan yang merupakan FIR Indonesia yang selaras dengan batas-batas laut teritorial. Terkait hal tersebut, Indonesia akan bekerjasama dengan Singapura dalam memberikan Penyediaan Jasa Penerbangan di sebagian area FIR Indonesia yang berbatasan dengan FIR Singapura. Indonesia memberikan pendelegasian Pelayanan Jasa Penerbangan pada area tertentu di ketinggian 0-37.000 kaki kepada otoritas penerbangan Singapura, sedangkan pada

[16] Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, "Lima Elemen Penting Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia-Singapura", Berita, 27 Januari 2022. https://setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyesuaian-fir-indonesia-singapura/

ketinggian diatas 37.000 kaki tetap dikendalikan oleh Indonesia. Pendelegasian tersebut dilakukan agar pengawas lalu lintas udara dari kedua negara tersebut dapat mencegah terjadinya fragmentasi dan mengkoordinasikan secara efektif lalu lintas pesawat udara yang akan terbang dari dan menuju Singapura pada ketinggian tertentu tersebut. Meskipun demikian, pendelegasian PJP secara terbatas tersebut tentu tidak mengecualikan kewenangan Indonesia dalam melaksanakan aktivitas sipil dan militer sesuai kedaulatan dan hak berdaulat di ruang udara Indonesia;

3. Singapura menyepakati pembentukan kerangka kerjasama sipil dan militer terkait *Civil Military Coordination in ATC* (MIAC) atau Manajemen Lalu Lintas Penerbangan yang bertujuan untuk memastikan tidak terjadinya pelanggaran kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia. untuk itu, pemerintah akan menempatkan beberapa personil sipil dan militer di *Singapura Air Traffic Control Centre* (SATCC). Hal tersebut tertuang dalam perjanjian FIR 2022 yang telah ditandatangani. Selain itu, *Civil Aviation Authority of Singapore* (CAAS) atau Otoritas Penerbangan Sipil Singapura sebagai bagian dari delegasi PJP terbatas tersebut berkewajiban mencegah serta menginformasikan kemungkinan pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing kepada Otoritas Pertahanan Udara Indonesia;
4. Singapura wajib menyetor kutipan biaya jasa pelayanan penerbangan yang berasal dari pesawat yang terbang dari dan menuju Singapura kepada Indonesia. Pendelegasian Penyediaan Jasa Penerbangan tersebut diawasi dan dievaluasi secara ketat oleh Kementerian Perhubungan yang akan dilakukan secara berkala maupun secara melekat dengan penempatan personil Indonesia di menara pengawas penerbangan udara Singapura yang berlokasi di Bandar Udara Internasional Changi; dan
5. Indonesia berhak melakukan evaluasi operasional atas pemberian pelayanan navigasi penerbangan yang dilakukan Singapura, guna memastikan kepatuhan terhadap ketentuan International Civil Aviation Organization (ICAO).

Penyesuaian batas wilayah informasi penerbangan atau *Flight Information Region* (FIR) Jakarta dan Singapura tersebut secara mutlak dilakukan berdasarkan hukum internasional, terutama Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 dan berdasarkan peraturan perundangan nasional, yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, turut menghendaki agar wilayah penerbangan di atas wilayah udara Indonesia selaras dengan ruang udara yang sesuai dengan prinsip negara kepulauan. Batas FIR di atas perairan di sekitar Kepulauan Riau dan Natuna yang sebelumnya berada pada pengendalian Singapura harus disesuaikan dengan batas kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia seiring berlakunya rezim negara kepulauan dalam hukum internasional. [17]

[17] CNN Indonesia, "Menhub RI dan Singapura Teken Penyesuaian Kendali Udara di Natuna," 25 Januari 2022 https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20220125172200-92-751090/menhub-ri-dan-singapura-teken-penyesuaian-kendali-udara-di-natuna

Akan tetapi, perjanjian tersebut mendapat banyak kritikan oleh pengamat dikarenakan masih belum lengkapnya informasi yang diberikan sebelumnya serta draft perjanjian yang masih belum dapat diakses oleh publik. Hal ini menyebabkan terjadinya kesalahpahaman di kalangan masyarakat Indonesia. Sejumlah ahli mengkritik perjanjian penyesuaian FIR antara Indonesia dan Singapura tersebut. Salah satu ahli, yaitu Guru Besar Hukum Internasional UI sekaligus peneliti hukum udara dan angkasa, Hikmahanto Juwana, berpandangan bahwa tidak ada perubahan dalam perjanjian FIR 2022 dengan FIR 1995. Hal tersebut dikarenakan masih terdapat area yang didelegasikan ke Singapura. Beliau juga berpendapat bahwa bahwa area > 37.000 kaki tersebut memiliki nilai ekonomis yang kurang. Berbeda dengan area delegasi otoritas Singapura (0-37.000 kaki) yang memiliki nilai ekonomis yang tinggi. Hal tersebut disebabkan pesawat hanya terbang dari satu tempat ke tempat lain pada area > 37.000 kaki.

Meskipun demikian, Duta Besar Republik Indonesia untuk Singapura ke-21, Suryopratomo, menekankan bahwa dalam sektor ekonomi, pendelegasian sebagian area tersebut tidak akan menyebabkan kerugian terhadap Indonesia. pendapatan yang dihasilkan dari biaya jasa pelayanan penerbangan atau RANS Charges tetap milik Indonesia. pendelegasian sebagian area tersebut dikarenakan untuk keselamatan penerbangan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kemenhub RI (2020-sekarang), Novie Riyanto, menyatakan bahwa perjanjian tersebut menambah luar cakupan FIR Jakarta hingga 249.595 km² yang meliputi ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna. beliau juga menegaskan bahwa AirNav Indonesia memberikan mayoritas pelayanan navigasi penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Natuna, baik pada area yang didelegasikan kepada Singapura maupun diatas 37.000 kaki yang telah menjadi bagian dari FIR Jakarta. Ruang Udara di beberapa bandar udara yang berada di sektor yang diberikan pendelegasiannya kepada Singapura, pelayanannya tetap dilayani oleh AirNav Indonesia, yaitu Bandar Udara Batam dan Tanjung Pinang - dari permukaan hingga 10.000 kaki. ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna selain yang didelegasikan ke Singapura, berdasarkan penjelasan Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub tersebut, sudah dikendalikan oleh AirNav Indonesia baik di bawah 37.000 kaki maupun di atasnya. Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub memastikan bahwa area yang diberikan kendali hanya mencakup sekitar Bandara Changi untuk jalur keluar masuk bandara.

Di konfirmasi juga oleh Direktur Utama airnav Indonesia (2022), Polana Banguningsih Pramesti, bahwa pendelegasian pelayanan hingga ketinggian 37.000 kaki hanya pada area keluar masuk bandara Changi untuk menghindari fragmentasi layanan. Sementara wilayah yang lebih luas di atas Kepulauan Riau serta Natuna, dan *overflying* Changi akan dikelola oleh AirNav Indonesia.[18]

Manager Humas AirNav Indonesia (2022), Yohanes Sirait juga menjelaskan

[18] KumparanNews, "Pengelolaan FIR Oleh RI di Natuna dan Kepri Tak Hanya di Atas 37 Ribu Kaki," 28 Januari 2022, https://kumparan.com/kumparannews/pengelolaan-fir-oleh-ri-di-natuna-dan-kepri-tak-hanya-di-atas-37-ribu-kaki-1xOXz6IWmNV

terkait perjanjian FIR tersebut mengenai area yang didelegasikan ke Singapura (0-37.000 kaki) yang banyak disalah artikan oleh berbagai pihak perihal pembagian pengelolaan penerbangan antara Indonesia dan Singapura. Beliau menegaskan bahwa Indonesia mengambil alih penuh atas pengelolaan FIR di Kepulauan Riau termasuk dari 0-37.000 kaki. Area 0-37.000 kaki yang didelegasikan kepada Singapura tersebut merupakan area yang berada di sekitar bandar udara Changi, bukan berarti semua area dibawah 37.000 kaki tersebut dikelola Singapura. Secara teritorial, Singapura sangat kecil dan dikarenakan penentuan FIR berdasarkan wilayah dari sebuah negara, apabila kewenangan FIR Singapura hanya di area teritorial saja, hal tersebut akan sangat berbahaya terhadap penerbangan.[19]

Wakil Tetap Pengganti Indonesia untuk ICAO (2022), Indra Sanada Sipayung menjelaskan alasan mengapa wewenang tersebut tetap harus didelegasikan kepada Singapura.[20] Ia menjelaskan bahwa berdasarkan ketetapan ICAO, dalam menentukan batas FIR suatu negara diminta untuk memperhatikan aspek teknis operasional keselamatan penerbangan daripada pertimbangan wilayah suatu negara. Penyesuaian wilayah udara untuk FIR tersebut harus mempertimbangkan kondisi struktur jalur penerbangan di atas wilayah udara tersebut dan lebih mementingkan alasan efisiensi pelayanan ketimbang garis batas.

Alasan mengapa tetap harus didelegasikan kepada Singapura adalah kondisi geografis perbatasan Indonesia dan Singapura yang terlampau sempit dan berjarak sangat dekat dengan Bandar Udara Changi. Penyesuain FIR sesuai batas teritorial akan mengakibatkan fragmentasi ruang udara dan akan menyulitkan koordinasi antar unit pemandu lalu lintas udara yakni *Air Traffic Centre* (ATC) pada sekitar area tersebut. Hal tersebut tentu sangat berisiko terhadap penerbangan. Sehingga, wewenang tersebut tetap harus didelegasikan kepada Singapura agar pengawas lalu lintas kedua negara dapat mencegah terjadinya fragmentasi dan secara efektif mengkoordinasikan lalu lintas pesawat udara yang akan terbang dari dan menuju Singapura pada ketinggian tertentu tersebut.

Dirjen Hubud, Novie Riyanto juga menjelaskan dalam Forum Diskusi Salemba 75 – "Menakar Perjanjian FIR Indonesia-Singapura, Bermanfaatkah Bagi Indonesia?" menjelaskan bahwa delegasi layanan yang dilakukan sebagai pertimbangan keselamatan penerbangan, yaitu:

a) Menghindari fragmentasi ataupun segmentasi layanan.
b) Teknis operasional (pengaturan *inbound*/*outbound flow traffic*)
c) Pengaturan jalur Penerbangan hingga Efisiensi pergerakan; dan
d) Kepatuhan Standar ICAO (Annex 11 dan Resolusi ICAO Assembly ke-40).

Dijelaskan juga bahwa kerjasama koordinasi bersama Singapura secara baik di SATCC dengan menempatkan personel ATC Indonesia, sehingga Indonesia dapat mengatur sendiri, memberikan masukan

[19] KumparanNews, "AirNAV RI: FIR Singapura Hanya Atur Penerbangan di Sekitar Bandara Changi", 27 Januari 2022, https://kumparan.com/kumparannews/airnav-ri-fir-singapura-hanya-atur-penerbangan-di-sekitar-bandara-changi-1xOFOLsPW4I

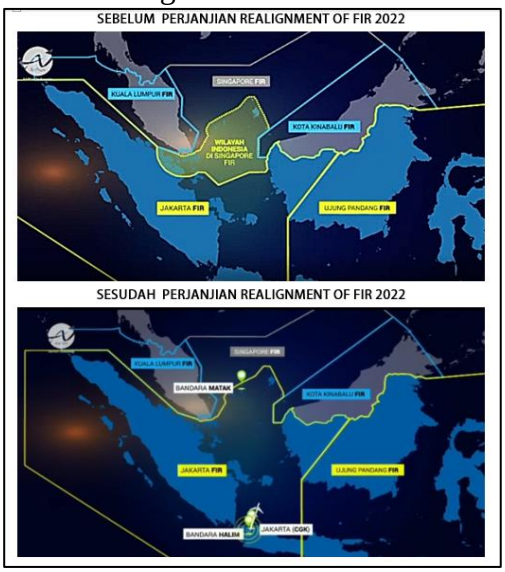
[20] Indra SAnada Sipayung, "Menjawab Kritik atas Perjanjian Wilayah Informasi Penerbangan", kompas.id, 31 Januari 2022 https://www.kompas.id/baca/bebas-akses/2022/01/30/menjawab-kritik-atas-perjanjian-wilayah-informasi-penerbangan

hingga memperoleh prioritas ketika pesawat udara RI dilayani Singapura. Dirjen Hubud menjelaskan pula terkait masa perjanjian yang berlaku hingga 25 tahun kedepan. Hal tersebut dikarenakan membutuhkan waktu yang sangat banyak dalam membuat *joint counter* bersama Singapura yang akan diajukan kepada ICAO dimana akan dibutuhkan suatu *agreement* hingga melakukan diplomasi dengan singapura dan malaysia serta berdasarkan *Regional Air Navigation Plan* (RANP) ICAO membutuhkan waktu yang panjang. Akan tetapi, apabila dibutuhkan dan ingin melakukan evaluasi atau perubahan terhadap *Letter Of Operational Cooperation Agreement* (LOCA) tersebut terkait hal-hal yang bersifat teknis operasi, Indonesia dapat melakukan perubahan terhadap LOCA tersebut dan tidak diberi batasan waktu terhadap evaluasi LOCA tersebut.

2. Capaian Diplomasi Indonesia Dalam Upaya Mengambil Alih FIR Di Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau Dari Singapura Tahun 2020-2022

Setelah melakukan berbagai upaya diplomasi sejak tahun 1983 hingga kini, akhirnya Indonesia berhasil memperoleh kembali pengendalian *Flight Information Region* (FIR) dari Singapura di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna pada kesepakatan *Realignment of FIR* atau penyesuaian batas FIR Jakarta dan Singapura pada 25 Januari 2022. Dalam Perjanjian antara Indonesia dan Singapura tersebut menambah luas *Flight Information Region* (FIR) Jakarta hingga 249.595 km^2 yang melingkupi ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna.[21] Hal tersebut merupakan perluasan ruang lingkup bagi Indonesia.

Selain itu, dengan adanya perjanjian baru tersebut, Pesawat yang terbang di area yang dilakukan *realignment*, kini mendapatkan pelayanan navigasi oleh AirNav Indonesia. Contohnya, sebelum *realignment*, bahkan untuk penerbangan domestik seperti Halim ke Matak, harus kontak operator navigasi penerbangan Singapura ketika memasuki Kepulauan Riau. Pada penerbangan Internasional, misalnya dari Hongkong tujuan Jakarta saat melintasi wilayah udara Indonesia di perairan Natuna harus kontak operator navigasi penerbangan Singapura kemudian baru AirNav Indonesia yang melayani Jakarta FIR. Setelah dilakukan *realignment* FIR, ketika memasuki ruang udara Indonesia, kedua pesawat tadi kini dilayani oleh AirNav Indonesia. Pesawat yang terbang di Jakarta FIR dilayani dengan teknologi satelite dan digital.



Gambar. Penambahan Luas FIR Jakarta setelah Kesepakatan *Realignment of FIR*

[21] KumparanNews, "Pengelolaan FIR Oleh RI di Natuna dan Kepri Tak Hanya di Atas 37 Ribu Kaki," 28 Januari 2022, https://kumparan.com/kumparannews/pengelolaan-fir-oleh-ri-di-natuna-dan-kepri-tak-hanya-di-atas-37-ribu-kaki-1xOXz6IWmNV

Dirjen Hubud, Novie Riyanto juga menjelaskan dalam Forum Diskusi Salemba 75 – "Menakar Perjanjian FIR Indonesia-Singapura, Bermanfaatkah Bagi Indonesia?" terkait manfaat FIR *Agreement 2022*, yaitu:

1. Perwujudan amanah Undang-Undang 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang diperjuangkan sejak lama;
2. Seluruh ruang udara teritorial Indonesia (diatas Kepulauan Riau dan Natuna) termasuk bagian dari FIR Jakarta dan FIR Jakarta bertambah 249.575 km^2;
3. Pengukuhan pengakuan Internasional sebagai negara kepulauan;
4. Independensi kegiatan Pesawat Udara Negara (TNI,Polri dan Bea Cukai);
5. Kerjasama *sipil-militer* (CMAC) Indonesia dan Singapura serta penempatan personil di *Singapore Air Traffic Control Centre* (SATCC);
6. Implementasi *Diplomatic Clearance*, *Security Clearance*, dan *Flight Approval* sesuai ketentuan Indonesia;
7. Evaluasi operasional terhadap layanan yang didelegasikan; dan
8. Peningkatan potensi pendapatan negara (Biaya PJNP).

Dengan adanya perjanjian *realignment* FIR 2022 tersebut, yang sebelumnya Indonesia harus selalu meminta izin kepada Singapura untuk berpatroli melintasi wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna, sekarang tidak perlu lagi sehingga memberikan keuntungan terhadap kerahasiaan dan keamanan kegiatan Pemerintah RI (TNI, Polri, Bea Cukai dan sebagainya).

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa diplomasi yang dilakukan Indonesia terkait permasalahan pengambil alihan pengendalian *Flight Information Region* (FIR) di wilayah udara Kepulauan Riau dari Singapura tahun 2020-2022 telah terdapat perkembangan dan pencapaian, yaitu dengan terjadinya kesepakatan antara Indonesia dan Singapura dengan penandatanganan perjanjian penyesuaian batas FIR atau *Realignment of Flight Information Region* (FIR) pada 25 Januari 2022 di Bintan, Kepulauan Riau. Dengan terbentuk perjanjian tersebut menunjukkan bahwa upaya diplomasi bilateral yang dilakukan Indonesia dengan Singapura sejak lama telah berhasil dan menghasilkan suatu capaian yang baik untuk Indonesia.

Dari sekian diplomasi multilateral dan bilateral yang telah dilakukan Pemerintah Indonesia sejak tahun 1983 hingga saat ini, kesepakatan antara Indonesia dan Singapura pada 25 Januari 2022 tersebut dinilai lebih baik dari perjanjian sebelumnya. Yang mana telah terdapat penambahan luas cakupan FIR Jakarta yang melingkupi wilayah udara Kepulauan Riau. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia telah berhasil dalam melakukan upaya diplomasi terkait pengambil alihan pengendalian *Flight Information Region* (FIR) di wilayah udara Kepulauan Riau dari Singapura. Salah satu faktor pendukung keberhasilan diplomasi ini adalah kekuatan nasional yang dimiliki Indonesia dan kemampuan negosiasi yang baik agar tercapai tujuan yang diinginkan serta saling menguntungkan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Mcglinchey, Stephen dkk. 2017. International Relations Theory. Edisi dalam bahasa Indonesia diterjemahkan oleh Dr. Takdir Ali Mukti. Dasar-Dasar Kajian Teori Hubungan Internasional. England: E-International Relations Publishing.

Emilia, Ranny. 2013. *Praktek Diplomasi*.

Jakarta: Baduose Media

Badri, Jusuf. 1994. Kiat Diplomasi: Mekanisme dan Pelaksanaannya, Buku I. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Raco, J.R. dan Conny R. Semiawan. 2010. Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya. Jakarta: Grasindo.

Berita/Internet:

Agiesta, Fellyanda Suci. "Sejarah Ruang Kendali Udara Indonesia Dikuasai Singapura, Sejak Kapan?." merdeka.com, 10 Oktober 2019. https://www.merdeka.com/uang/sejarah-ruang-kendali-udara-indonesia-dikuasai-singapura-sejak-kapan.html?page=all

A, Puput. "Ambil Alih FIR dari Singapura." batampos.co.id, 3 Januari 2019. https://batampos.co.id/2019/01/03/ambil-alih-fir-dari-singapura/

Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, "Lima Elemen Penting Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia-Singapura", Berita, 27 Januari 2022

CNN Indonesia, "Menhub RI dan Singapura Teken Penyesuaian Kendali Udara di Natuna," 25 Januari 2022 https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20220125172200-92-751090/menhub-ri-dan-singapura-teken-penyesuaian-kendali-udara-di-natuna

KumparanNews, "Pengelolaan FIR Oleh RI di Natuna dan Kepri Tak Hanya di Atas 37 Ribu Kaki," 28 Januari 2022, https://kumparan.com/kumparannews/pengelolaan-fir-oleh-ri-di-natuna-dan-kepri-tak-hanya-di-atas-37-ribu-kaki-1xOXz6IWmNV

KumparanNews, "AirNAV RI: FIR Singapura Hanya Atur Penerbangan di Sekitar Bandara Changi", 27 Januari 2022, https://kumparan.com/kumparannews/airnav-ri-fir-singapura-hanya-atur-penerbangan-di-sekitar-bandara-changi-1xOFOLsPW4I

Sipayung, Indra Sanada. "Menjawab Kritik atas Perjanjian Wilayah Informasi Penerbangan." Kompas.id, 31 Januari 2022 https://www.kompas.id/baca/bebas-akses/2022/01/30/menjawab-kritik-atas-perjanjian-wilayah-informasi-penerbangan

Dokumen:

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Vienna Convention on Diplomatic Relations 1961

Jurnal/Artikel:

Pramono, Agus. "Wilayah Kedaulatan Negara atas Ruang Udara dalam Perspektif Hukum Internasional." MMH Jilid 41, No.2 (2012) hal. 278-287 https://doi.org/10.14710/mmh.41.2.2012.278-287

Setiani, Baiq. "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing." Konstitusi Vol. 14, No. 3. (2017) hal. 490-510 https://doi.org/10.31078/jk1432

Prayuda, Rendi dan Rio Sundari. "Diplomasi dan Power: Sebuah Kajian Analisis." Journal of Diplomacy and International Studies hal. 80-93,

https://journal.uir.ac.id/index.php/jdis/index