

PENGATURAN JALUR PENERBANGAN KEPULAUAN RIAU OLEH SINGAPURA

Oleh: Ruth Suryani Sijabat

(email: ruth.suryani4174@student.uri.ac.id)

Pembimbing: Ahmad Jamaan S.IP, M.Si

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. H.R Soebrantas KM 12,5 Simp, Baru Pekanbaru

ABSTRACT

Airspace is an important territory for a country. Airspace that has economic opportunities is often a target for foreign parties. The Indonesian region has a strategic geographical location from sea, land to air. Its strategic location makes Indonesia have to protect its territory strictly. This research will focus on Indonesian airspace in the Kepulauan Riau, Indonesian airspace controlled by Singaporean authorities since 1946 by explaining the early history of Singapore's control and Indonesia's condition at that time.

The author uses a constructivism perspective to be able to answer this research question, this perspective believes that international politics is formed as a result of persuasive thinking. The author analyzes at the level of analysis of the nation state based on the theory of national interests. This study uses qualitative research methods by analyzing sources related to this issue.

This research shows that control over the Kepulauan Riau airspace managed by the Singaporean authorities has been going on for decades due to Indonesia's inability to manage the area due to the location of the airspace which has high use value but requires good technology and human resources. Mastery of Singapore has a positive impact on both the country by realizing its military, economic and political interests.

Keywords: *FIR, national interest, technology*

PENDAHULUAN

Kawasan udara merupakan salah satu jalur penting dalam dunia internasional. Selain darat dan laut, udara memiliki peran penting dalam keseimbangan aktivitas internasional. Indonesia memiliki letak geografis yang sangat strategis yang menjadikan ruang udaranya sebagai perlintasan utama bagi penerbangan internasional. Penerbangan merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, seperti pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Jalur udara adalah sebuah koridor yang diatur untuk menghubungkan sebuah lokasi tertentu dengan lokasi lainnya di ketinggian tertentu pula apabila sebuah pesawat udara telah memenuhi persyaratan penerbangan¹. Dalam mengatur koridor penerbangan ini setiap negara memiliki aturan-aturannya masing-masing, sebagaimana Indonesia yang telah mengatur hal tersebut dalam KP 151 Tahun 2016 tentang Standar Teknis dan Operasi (*Manual Of Standard CASR 172-01*) Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan², sama dengan aturan penerbangan Internasional.

Menurut aturan penerbangan internasional sebuah pesawat udara dalam penerbangan harus melakukan perjalanan pada jalur penerbangan atau koridor yang telah ditentukan. Koridor ini lebarnya 9 mil atau sekitar 14,5 kilometer. Meskipun jarak dari pesawat ke pesawat di atas atau di bawahnya harus 1.000 hingga 2.000 kaki atau sekitar 300 hingga 600 meter. Satuan jarak yang digunakan adalah mil dan kaki, karena biasanya negara menggunakan satuan nasional.

Dalam peraturan penerbangan, jika sebuah pesawat lepas landas dari arah kompas 0 hingga 179 derajat, ia harus mengikuti jumlah ganjil ribuan kaki secara bertahap, seperti 3.000 kaki, 5.000 kaki, 7.000 kaki. Pada saat yang sama, pesawat yang lepas landas dari arah kompas 180 hingga 359 derajat harus terbang bahkan pada ribuan ketinggian, seperti 2000 kaki, 4000 kaki, 6000 kaki. Jika semua pesawat mengikuti aturan ini, jarak dari pesawat ke pesawat di bawah atau di atasnya adalah 1.000 kaki. Open Sky Policy yang merupakan persetujuan langit terbuka yang memberi izin angkutan udara untuk membuat keputusan dalam udara dengan kapasitas, penetapan harga serta secara penuh menjadikan liberal dalam aktivitas penerbangan.

¹ Baketrans.dephub.go.id. 2021. *Meteorologi dan Jalur Penerbangan*. Diakses dari <https://baketrans.dephub.go.id/berita/meteorologi-dan-jalur-penerbangan> pada 01 Juni 2022 pukul 16.00 WIB

² Jdih.dephub.go.id. 2016. *Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara*. Diakses dari https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2016/KP_151_TAHUN_2016.pdf pada 01 Juni 2022 Pukul 13.00 WIB

Terdapat hukum kedaulatan negara atas ruang angkasa di wilayah masing-masing pada Pasal 1 (satu) Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional yang mengatakan setiap negara yang terikat pada konvensi akan menjamin kedaulatan ruang udara atas wilayahnya secara penuh dan eksklusif³. Suatu negara perlu meningkatkan keamanannya di kawasan kedaulatan tersebut. Menilik ancaman yang dapat muncul dari kawasan udara ini maka munculah *Flight Information Region* (FIR) untuk mengatur lalu lintas penerbangan ini. Awal mula pembentukan FIR didasari oleh faktor perkembangan dunia penerbangan yang dimulai dari tahun 1784, seorang pembesar Polisi dari Paris, Lenoir melarang adanya balon udara yang diterbangkan tanpa izin. Kemudian pada tahun 1819, Kepala polisi wilayah Seine, Count d'Angels mewajibkan balon udara untuk dilengkapi dengan parasut dan melarang percobaan penerbangan balon udara pada masa panen⁴. Hingga pada 17 Desember 1903, sebuah pesawat berhasil naik ke udara sesudah menuruni jalur monorel yang disaksikan lima orang saksi. Pesawat

tersebut terbang setinggi 120 kaki pada 12 detik yang menjadi penanda munculnya penerbangan modern⁵. Awal mula perkembangan dunia penerbangan ini masih rentan sehingga membutuhkan landasan yang pasti.

Konferensi Paris 1910 mengemukakan beberapa aspek hukum udara internasional maupun badan-badan internasional lainnya, yang antara lain adalah kedaulatan di udara (sovereignty), penggunaan dan pendaftaran pesawat udara (nationality and registration mark), sertifikasi pesawat udara (certificate of airworthiness), sertifikasi awak pesawat udara (certificate of competency), izin penerbangan, izin pendaratan, peralatan navigasi penerbangan, transportasi bahan peledak, dll. Namun konferensi ini tidak berhasil mencapai tujuannya akibat dari keberatan Inggris terkhusus yang berkaitan dengan status hukum hak-hak milik perorangan dari si pemilik tanah di ruang udara⁶, serta tidak ada kesepakatan dalam konvensi untuk mengadakan perilaku yang sama kepada pesawat udara asing dan pesawat udara nasional serta kepentingan politiknya.

³ Nainggolan, Sudirman H. 2014. *Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional yang Melintasi Antar Negara*. Diakses dari <https://media.neliti.com/media/publications/164515-ID-none.pdf> pada 02 Juni 2022 pukul 10.00 WIB

⁴ E Suherman, *Hukum Udara Indonesia & Internasional* (Bandung: Alumni, 1983).

⁵ Vina Fadhotul Mukaromah, "Hari Ini Dalam Sejarah: Kali Pertama Pesawat Diterbangkan

Di Dunia," *Kompas.Com*, last modified 2019, accessed 10 October 2022: 10.00 WIB by <https://www.kompas.com/tren/read/2019/12/17/071200865/hari-ini-dalam-sejarah--kali-pertama-pesawat-diterbangkan-di-dunia?page=all>.

⁶ Silmiwati, Penegakan Hukum Terhadap Zona Larangan Terbang Bagi Pesawat Sipil Asing di Indonesia, *Mahkamah Agung Republik Indonesia*, no. 2 (2017): 1–12.

Konvensi Paris 1919 kemudian muncul sesudah kegagalan konvensi 1910. Konvensi Paris 1919 yang diberi judul “*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*” ditandatangani pada 13 Oktober 1919. Dalam pasal 1 konvensi ini menyetejui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Akan tetapi negara harus mengatur maskapai penerbangan yang beroperasi di wilayah udara negara tersebut⁷. Konvensi ini menjadi acuan bahwa setiap negara memiliki hak untuk mengatur wilayah udara yang ada di wilayah kedaulatan negaranya.

Konvensi Paris 1919 pun semakin dipertegas dalam dunia penerbangan setelah munculnya Konvensi Chicago 1944. Dalam Konvensi Chicago 1944 setiap negara berdaulat penuh atas ruang udara di atas wilayahnya yang kemudian tertuang dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 terkait penerbangan⁸, bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara.

Flight Information Region (FIR) yang merupakan kawasan udara yang dikelola sebuah negara untuk mengatur lalu lintas udara dan untuk

mencegah terjadinya kecelakaan penerbangan yang kemudian digunakan dalam sistem operasi penerbangan dan ruang gerak yang menjadikan keselamatan sebagai pertimbangan utamanya⁹. Pembagian FIR ini bertujuan untuk memastikan keamanan dan keselamatan penerbangan yang telah ditetapkan oleh negara-negara yang bergabung dalam *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Konferensi penerbangan sipil ini bertujuan untuk pertumbuhan penerbangan sipil, menjalin persahabatan dan menjaga perdamaian¹⁰. Pembagian FIR yang berlandaskan keselamatan penerbangan diharapkan dapat memberikan dampak positif dalam hubungan antar negara dan aktor-aktor lainnya.

KERANGKA TEORI

Penelitian ini menggunakan perspektif konstruktivisme. Perspektif Konstruktivisme¹¹ merupakan pendekatan teoritis dalam hubungan internasional yang memiliki kepercayaan bahwa politik internasional terbentuk akibat pemikiran persuasif, identitas budaya, identitas sosial, dan nilai kolektif. Tokoh konstruktivis, Alexander Wend

⁷ Emmy Latifah, Liberalisasi Perdagangan Jasa Penerbangan Melalui Kebijakan Open Sky Dan Implikasinya Bagi Indonesia, *Jurnal Hukum* 18 (2011): 1–19, http://law.uui.ac.id/images/stories/JurnalHukum/13_Emma_Latifah.pdf.

⁸ Lembaran Negara R I, “TAMBAHAN,” no. 6181 (2018).

⁹ Harry Purwanto. 2014. Rute Penerbangan di atas Alur Kepulauan; Perspektif Indonesia.. *Perspektif Hukum*. Vol. 14 No. 1. hlm.10

¹⁰ H.K.Martono dan Dr.Amad Sudiro.2012. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada. hlm.56

¹¹ Visensio Dugis, *Teori Hubungan Internasional: Prespektif-Prespektif Klasik, Cakra Studi Global Strategis (CSGS)*, 2016. Hlm 55-80

memaparkan pengaruh aspek-aspek nonmaterial dalam pembentukan kebijakan, yaitu identitas dan norma, beliau mengatakan sedikitnya ada tiga komponen dalam perspektif ini, yakni pengetahuan bersama, sumberdaya material, praktik. Pandangan terhadap norma internasional turut menentukan bagaimana aktor-aktor negara dan non negara bertindak di ranah internasional. Pengetahuan bersama menjadi dimensi pengetahuan yang terkonstruksi oleh interaksi di antara beberapa faktor sehingga sangat dinamis. peneliti memakai level analisis negara bangsa. Analisa dengan tingkat negara bangsa yang dikemukakan oleh Mohtar Mas'ood menyatakan bahwa negara-bangsa merupakan aktor utama dalam ilmu hubungan internasional yang perhatian utamanya terletak pada kekuasaan.

Analisa negara bangsa berasumsi bahwa setiap pembuat keputusan, dimanapun berada, akan berperilaku yang sama jika menghadapi situasi yang sama pula. Analisa ini difokuskan pada proses pembuatan keputusan tentang hubungan internasional, melalui politik domestik atau luar negeri suatu negara.

Teori yang digunakan penulis adalah kepentingan nasional. Menurut Hans J. Morgenthau kepentingan nasional adalah kemampuan minimum negara untuk melindungi dan mempertahankan identitas fisik, politik, dan kultur dari gangguan negara lain. Dari tinjauan ini para pemimpin negara menurunkan kebijakan spesifik terhadap negara lain yang sifatnya kerjasama atau konflik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada penelitian ini penulis memaparkan awal penguasaan Singapura terhadap wilayah udara Kepulauan Riau berdasarkan Konvensi di Dublin, Irlandia pada tahun 1946, ICAO menjadi Organisasi Penerbangan Internasional memberi wewenang kepada Singapura untuk mengelola kawasan udara Kepulauan Riau.

Kondisi Singapura Pada Awal Penguasaan FIR Kepulauan Riau

Singapura dibom oleh pesawat Jepang pada 8 Desember 1941. Jepang menduduki Singapura pada tanggal 15 Februari 1942, mengubah nama Singapura menjadi Syonan, yang berarti cahaya dari selatan. tiga tahun Jepang menguasai Singapura. Inggris kemudian mendapatkan kembali kekuasaan pada tahun 1945, pemilihan umum pertama diadakan dan Lee Kuan Yew menjadi Perdana Menteri Menteri pertama Singapura. *People's Action Party* (PAP) berkoalisi dengan rakyat Komunis melawan Inggris.

Dewan Pembangunan Ekonomi, Bank Pembangunan Singapura dan Perusahaan perdagangan internasional dengan investasi asing, basis industri di Singapura Diversifikasi diperluas dan dimodernisasi pada tahun 1960, prioritas ekonomi Diharapkan pembangunan Singapura berakar pada pragmatisme nasional. Pada 27 Mei 1961, Perdana Menteri Melayu Tunku Abdul Rahman Federasi Melayu, Singapura, Sarawak, Kalimantan Utara dan Brunei. Malaysia didirikan pada 16 September 1963 sebagai sebuah federasi Melayu, Singapura, Sarawak

dan Borneo Utara (sekarang Sabah). Namun karena berbeda Ideologi, keputusan Singapura keluar dari Federasi Malaysia untuk berdaulat, demokratis dan merdeka pada 9 Agustus 1965.

Singapura adalah anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) 21 September 1965 dan menjadi anggota Persemakmuran pada 15 Oktober 1965. Singapura akhirnya menjadi republik dengan Presiden Republik pada 22 Desember 1965, yang pertama adalah Yusuf Ben Ishak¹². Pada tanggal tersebut, Singapura mengkonfirmasi kemerdekaannya dari kendali negara Inggris.

Penguasaan Singapura atas FIR Kepulauan Riau

Indonesia yang menjadi salah satu negara di Konvensi Chicago sejak tahun 1950, yang diketahui bahwa konvensi ini memiliki prinsip tinggi terhadap kedaulatan negara atas wilayah udaranya. Namun munculnya resiko dari aktivitas jalur udara maka untuk kepentingan masyarakat internasional terdapat beberapa pembatasan kebebasan konvensi ini yang dilihat dari beberapa situasi. Setiap negara harus mematuhi jalur

penerbangan yang diatur dalam *enroute charts International Civil Aviation Organization (ICAO)* dan kepada siapa pula yang ditunjuk oleh ICAO dalam kewenangan untuk mengatur dan mengawasi lalu lintas penerbangan suatu kawasan *Flight Information Region (FIR)*¹³. Pengelolaan kawasan FIR ini membutuhkan keamanan dan teknologi yang tangguh.

Annex 11¹⁴ dimulai sebagai pendahulu untuk pembentukan FIR atas pertemuan dengan aturan Divisi Kontrol Lalu Lintas Udara (Divisi RAC), Oktober 1945. Tujuan dari pertemuan ini adalah untuk membuat pengaturan untuk rekomendasi standar, praktik dan prosedur implementasi untuk operasi kontrol lalu lintas udara. Pengaturan tersebut kemudian ditinjau dan dipelajari oleh Komisi Navigasi Udara dan disetujui oleh Dewan pada tanggal 25 Februari 1946. Selain itu, dari Desember 1946 hingga Januari 1947, RAC divisi mengadakan pertemuan kedua untuk dan fase penyempurnaan pengaturan Standar Internasional dan Praktik yang Direkomendasikan. Akhirnya, pada April 1948, RAC sektor bertemu untuk ketiga kalinya untuk memperkuat pengaturan, yang kemudian disajikan

¹² Bambang Dharwiyanto Putro, "Critical Review: Singapore: A 'New Alexandria' of the Far East" Dan 'Cruel Temptation': A Case Study of a Korean Drama and Its Reception in the Singaporean Community", *Pustaka : Jurnal Ilmu-Ilmu Budaya* 21, no. 1 (2021): 82.

¹³ Lenny Husna and Agus Riyanto, "Peran Pemerintah Dalam Upaya Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau," *Jurnal Cahaya Keadilan* 7, no. 2 (2019): 395–410.

¹⁴ International Standards et al., "Air Traffic Services Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation International Civil Aviation Organization International Standards and Recommended Practices Air Traffic Control Service Flight Information Service Alerting Service," *Journal of Transportation Technologies* 1 No. 3, no. July (2001): 47–53, <https://www.theairlinepilots.com/forumarchive/quickref/icao/annex11.pdf>.

dalam rancangan lampiran, yang kemudian diedarkan ke berbagai negara.

Pada pertemuan yang dilakukan oleh ICAO pada Maret 1946 di Dublin, Irlandia memutuskan untuk memberikan kuasa atas ruang udara Kepulauan Riau pada Singapura meskipun tidak ada delegasi Indonesia yang hadir pada saat itu. Pada tahun 1946 Singapura belum merdeka dan masih dikuasai oleh Inggris, ICAO melihat situasi yang terjadi dan menyepakati dengan peserta pertemuan tersebut untuk menyerahkan otoritas ruang udara Kepulauan Riau kepada negara “terdekat” yang pada saat itu lebih dekat ke barat dari lokasi pertemuan tersebut¹⁵. Singapura yang dikuasai Inggris memiliki kemampuan SDM dan teknologi yang lebih baik dari Indonesia dianggap mampu dalam mengendalikan wilayah udara tersebut.

Indonesia yang bergabung dengan ICAO sejak tahun 1950 dan telah diratifikasi dalam UU Nomor 15 Tahun 1992 dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 yang mengacu pada Konvensi Chicago 1944, diharuskan mengikuti keputusan yang telah dikeluarkan dan disetujui oleh negara anggota yang tergabung dalam ICAO untuk membiarkan Singapura mengambil alih wilayah udara di Kepulauan Riau. Keterampilan

manajemen sumber daya manusia yang buruk, layanan navigasi, teknologi belum canggih untuk dikelola wilayah Udara atau Sistem Lalu Lintas Udara (ATS) memenuhi kriteria Organisasi Penerbangan Sipil Internasional¹⁶ dalam pengelolaan wilayah udara tersebut.

Kurangnya fasilitas dan teknologi Indonesia pada saat itulah yang menjadi alasan ICAO memberikan otoritas pengelolaan ruang udara Kepulauan Riau kepada Singapura. ICAO memandang bahwa ruang udara Kepulauan Riau memiliki peluang ekonomis yang tinggi dikarenakan letak geografisnya yang strategis, dan menjadi salah satu jalur sibuk bagi pesawat domestik maupun pesawat dari negara lain yang ingin singgah ataupun hanya lewat. Hal itulah yang menjadi alasan mengapa wilayah udara ini membutuhkan teknologi yang mumpuni dalam memastikan keamanan bagi setiap pesawat di udara Kepulauan Riau.

Wilayah udara Kepulauan Riau mulai dikelola oleh Singapura sejak tahun 1946 namun baru diratifikasi secara resmi pada 21 September 1995 melalui penyesuaian baru garis batas FIR Singapura dan Jakarta berdasarkan Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996 pada 2 Februari 1996 di mana Singapura memiliki hak penuh atas

¹⁵ Anggi & Gilang Fauzi Kusumadewi, “*RI Akan Negosiasi Dengan Singapura Soal Kendali Ruang Udara*,” CNNIndonesia, last modified 2015, accessed 11 October 2022: 10.45 WIB by <https://www.cnnindonesia.com/nasional/2015127133757-20-94500/ri-akan-negosiasi-dengan-singapura-soal-kendali-ruang-udara>.

¹⁶ Alexa Christina Andreawaty. 2015. *Rebut Kembali Langit Indonesia Dari Singapura*. Diakses dari https://theglobal-review.com/lama/content_detail.php?lang=id&id=17476&type=6. Diakses pada 01 Juni 2022 pukul 14.20 WIB

udara Kepulauan Riau¹⁷. Hal tersebut membuat Singapura tidak hanya memiliki pengakuan dari ICAO namun berikut dari Indonesia.

Kepentingan Singapura

Penguasaan otoritas atas ruang udara Kepulauan Riau yang dimiliki Singapura selama hampir 76 tahun ini memberikan dampak positif bagi negaranya. Singapura yang hanya sebuah negara kecil dan memiliki keterbatasan dalam sumber daya alamnya memiliki kontrol terhadap wilayah yang bukan kedaulatannya dapat mendorong kegiatan-kegiatan dalam upaya mencapai beberapa aspek kepentingan nasionalnya.

1. Kepentingan Militer Singapura
Wilayah Singapura yang terbatas menjadi dasar atas pertahanan Singapura dalam memegang otoritas atas FIR Kepulauan Riau selama bertahun-tahun. Penguasaan FIR ini memberikan banyak bantuan dalam mengembangkan kapabilitas militernya yang bersifat *defensive* diantaranya adalah latihan militer, kegiatan upaya pencegahan apabila Singapura sewaktu-waktu menerima ancaman militer dari negara lain.

Singapura dalam meningkatkan kekuatan militernya, sebagai negara yang memberikan peningkatan signifikan kuantitas maupun kualitas militernya¹⁸. Kapabilitas militer memiliki beberapa kegunaan dalam politik internasional bagi suatu negara, diantaranya adalah *prestige power* tentang bagaimana suatu negara yang meningkatkan kekuatan militernya melalui teknologi baru yang dimiliki negara tersebut, ada juga sebagai *deterrent power* yang membuat lawan berpikir tentang sanksi dari tindakan militer yang tidak dikehendaki, selanjutnya sebagai *defensive power* yang merupakan kekuatan militer dalam melindungi diri dari serangan musuh, serta sebagai *coercive diplomacy* yang dapat menekan negara lain untuk mengikuti kepentingan negaranya¹⁹. Singapura meningkatkan politik internasionalnya untuk melindungi negaranya dari ancaman-ancaman negara lain.

Singapura memiliki personil angkatan bersenjata terbaik diantara negara-negara ASEAN lain, akan tetapi Singapura yang tidak memiliki lahan untuk melakukan pelatihan militernya mengharuskan Singapura untuk bekerja

¹⁷ UU RI No. 28 Tahun 2002, “Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996.” *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 1985 Tentang Jalan*, no. 1 (2004): 1–5, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjWxrKeif7eAhVYfysKHcHWAOWQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ojk.go.id%2Ffid%2Fkanal%2Fpasar-modal%2Fregulasi%2Fundang-undang%2FDocuments%2FPages%2Fundang-undang-nomo>.

¹⁸ Simela Victor Muhamad, “Peningkatan Kekuatan Militer Di Kawasan Dan Peran ASEAN Regional Forum,” *Info Singkat VI*, no. 06 (2014): 6–8, [http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info Singkat-VI-6-II-P3DI-Maret-2014-7.pdf](http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-VI-6-II-P3DI-Maret-2014-7.pdf).

¹⁹ Aleksius Jemadu, *Politik Global Dalam Teori & Praktik*, pertama. (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2008). Hlm. 147

sama dengan negara-negara tetangga agar diberikan tempat untuk berlatih militer. Penggunaan ruang udara sering dijadikan sarana pelatihan militer Singapura di wilayah udara Kepulauan Riau.

Singapura pernah memiliki perjanjian Militer dengan Indonesia sejak tahun 1995 yang disebut juga *Military Training Areas* (MTA) untuk dapat menggunakan wilayah udara Kepulauan Riau dalam melatih militernya. Perjanjian ini diperkirakan akan selesai pada tahun 2001 namun perjanjian ini masih diperpanjang hingga tahun 2006, yang kemudian akan dilanjutkan dengan perjanjian *Defence Cooperation Agreement* (DCA) pada tahun 2007 namun dibatalkan.

2. Kepentingan Ekonomi Singapura

Flight Information Region (FIR) yang memiliki *Route Air Navigation Services* (RANS) charges yang mengharuskan pengguna wilayah udara Kepulauan Riau membayar untuk navigasi udara sesuai dengan jarak yang ditempuh oleh pesawat terbang, tarif yang diberlakukan pun sesuai dengan fasilitas dan pelayanan dari negara masing-masing²⁰. RANS Charges yang diperoleh oleh Singapura dari wilayah udara Kepulauan Riau cukup besar. Pada tahun 2009-2012 biaya yang diperoleh oleh Singapura

mencapai Rp. 193.599.824.417,55 dan diperkirakan akan terus bertambah setiap tahunnya.

Kewenangan Singapura terhadap FIR Kepulauan Riau memberikan peluang keberhasilan bisnis penerbangan karena mendahulukan penerbangan dengan tujuan ke Singapura dibandingkan dengan tujuan domestik Indonesia²¹. Penguasaan atas wilayah udara Kepulauan Riau yang dilakukan oleh Singapura selama ini dikarenakan minimnya sumber daya alam yang dimiliki membuat Singapura harus sangat memperhatikan keadaan ekonomi negaranya.

Perolehan keuntungan atas pelayanan navigasi udara bagi pesawat yang melintas dinegaranya maupun di Kepulauan Riau hingga menjadi salah satu penyokong perekonomian Singapura. Kepentingan Singapura dalam mencapai keamanan ekonominya akan membuka akses pada sumberdaya, keuangan, dan pasar yang dibutuhkan untuk mencapai kesejahteraan dan kekuatan negara.

3. Kepentingan Politik Singapura

Perkembangan dunia penerbangan yang melaju cepat membuat berbagai negara berlomba-lomba meningkatkan teknologi layanan penerbangannya atau yang disebut *Air Flow Traffic Management* (ATFM). ATFM berfungsi sebagai pendorong efektifitas dan efisiensi dalam mengatur lalu lintas

²⁰ Lenny Husna and Agus Riyanto, "Implikasi Perjanjian Internasional Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Ruang Udara Indonesia Terhadap Kepulauan Riau," September (2019): 127-132.

²¹ Eco Silalahi, "Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia," *Jom FISIP* 2, no. 1 (2015): 1-14.

udara agar mampu menjadi pemegang utama bagi pelayanan lalu lintas udara dalam suatu kawasan tertentu. Singapura bertujuan menjadikan layanan navigasi udaranya sebagai AFTM Center yang dapat memberikan peningkatan daya saing penerbangan domestik Singapura²². Kepentingan politik Singapura ini memberikan dampak kepada hubungan Singapura dengan negara lain maupun perusahaan penerbangan internasional dalam salah satu upaya Singapura mengokohkan wilayah negaranya.

PENUTUP

Penguasaan Singapura terhadap FIR Kepulauan Riau telah terjadi selama puluhan tahun. Hal itu dapat terjadi akibat ketidakmampuan Indonesia dalam mengelola wilayah tersebut dari segi teknologi dan SDM. Kepulauan Riau yang memiliki letak strategis menjadi peluang bagi Singapura yang merupakan negara kecil untuk dapat memenuhi kepentingan nasionalnya.

Berbeda dengan Singapura, Indonesia merasakan dampak yang tidak baik atas penguasaan Singapura tersebut, Indonesia tidak memiliki otoritas terhadap wilayah udaranya, serta harus mengikuti peraturan Singapura apabila ingin melintasi wilayah udara tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Dharwiyanto Putro, Bambang. "Critical Review: Singapore: A 'New Alexandria' of the Par East"

²² Ibid.

Dan 'Cruel Temptation': A Case Study of a Korean Drama and Its Reception in the Singaporean Community".*Pustaka : Jurnal Ilmu-Ilmu Budaya* 21, no. 1 (2021): 82.

Husna, Lenny, and Agus Riyanto.. "Peran Pemerintah Dalam Upaya Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau." *Jurnal Cahaya Keadilan* 7, no. 2 (2019): 395–410.

Husna, Lenny, and Agus Riyanto. "Implikasi Perjanjian Internasional Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Ruang Udara Indonesia Terhadap Kepulauan Riau," no. September (2019): 127–132.

Jemadu, Aleksius. *Politik Global Dalam Teori & Praktik*. Pertama. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2008.

Latifah, Emmy. "Liberalisasi Perdagangan Jasa Penerbangan Melalui Kebijakan Open Sky Dan Implikasinya Bagi Indonesia." *Jurnal Hukum* 18 (2011): 1–19. http://law.uui.ac.id/images/stories/Jurnal_Hukum/13_Emyy_Latifah.pdf.

Nainggolan, Sudirman H, Sutiarnoto Sutiarnoto, and Chairul Bariah. "Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum

- Internasional Yang Melintasi Antar Negara.” *Sumatra Journal of International Law* 2, no. 3 (2014): 164515.
- M, Petrik. “Ini Cerita Awal Singapura Sempat Kontrol Wilayah Udara RI.” *CNBCIndonesia*. Last modified 2022. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220126100544-4-310504/ini-cerita-awal-singapura-sempat-kontrol-wilayah-udara-ri>.
- Salmaa. “Studi Literatur: Pengertian, Ciri-Ciri, Dan Teknik Pengumpulan Datanya.” *Deepublish*. Last modified 2021. Accessed July 14, 2022. <https://penerbitdeepublish.com/studi-literatur/>.
- Silalahi, Eco. “Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.” *Jom FISIP* 2, no. 1 (2015): 1–14.
- Silmiwati. “Penegakan Hukum Terhadap Zona Larangan Terbang.” *Mahkamah Agung Republik Indonesia* 2, no. 2 (2017): 1–12.
- Standards, International, Recommended Practices, International Civil Aviation, Air Traffic, Control Service, Flight Information Service, and Alerting Service. “Air Traffic Services Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation Organization International Standards and Recommended Practices Air Traffic Control Service Flight Information Service Alerting Service.” *Journal of Transportation Technologies* 1 No. 3, no. July (2001): 47–53. <https://www.theairlinepilots.com/forumarchive/quickref/icao/annex11.pdf>.
- Sugiarto Pramono and Andi Purwono, “Konstruktivisme Dalam Studi Hubungan Internasional: Gagasan Dan Posisi Teoritik,” *Spektrum* 7, no. 2 (2010): 14–15, <https://publikasiilmiah.unwahas.ac.id/index.php/SPEKTRUM/article/view/485>.
- Suherman, E. *Hukum Udara Indonesia & Internasional*. Bandung: Alumni, 1983.
- Supriyadi, A. A., M. D. M. Manessa, and R. A. G. Gultom. “Isu Penyelarasan Flight Information Region Di Atas Wilayah Natuna.” *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* 5, no. 3 (2019): 255–260.
- Victor Muhamad, Simela. “Peningkatan Kekuatan Militer Di Kawasan Dan Peran ASEAN Regional Forum.” *Info Singkat* VI, no. 06 (2014): 6–8. http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info_Singkat-VI-6-II-P3DI-Maret-2014-7.pdf.

2002, UU RI No. 28 Tahun.
“Keputusan Presiden Nomor 7
Tahun 1996.” *Peraturan
Pemerintah Republik Indonesia
Nomor 26 Tahun 1985 Tentang
Jalan*, no. 1 (2004): 1–5.
[https://www.google.com/url?sa=t
&rct=j&q=&esrc=s&source=web
&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2
ahUKEwjWxrKeif7eAhVYfysK
HcHWAOWQFjAAegQICRAC&
url=https%3A%2F%2Fwww.ojk.
go.id%2Fid%2Fkanal%2Fpasar-
modal%2Fregulasi%2Fundang-
undang%2FDocuments%2FPages
%2Fundang-undang-nomo](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjWxrKeif7eAhVYfysKHcHWAOWQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ojk.go.id%2Fid%2Fkanal%2Fpasar-modal%2Fregulasi%2Fundang-undang%2FDocuments%2FPages%2Fundang-undang-nomo).