DIPLOMASI INDONESIA DALAM MENYELESAIKAN SENGKETA FIR (*FLIGHT INFORMATION REGION*) DI ATAS KEPULAUAN NATUNA DENGAN SINGAPURA

Oleh:
Ramadhita Lestari[1]
(lestari.ramadhita@gmail.com)
Pembimbing : Dra. Den Yelta, M.Phil
Bibliografi : 18 Jurnal dan/atau *Working Papers,* 33 Buku, 8 Dokumen dan Laporan Resmi, 17 Situs Web

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional – Prodi Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau

Kampus Bina Widya JL HR. Subrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28294 Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

FIR (flight information region) is a part of regulation of aviation and aviation problem areas infinitely at one state, which means that aviation world would be touching by one and another states, then to achieved safety on aviation regulation is necessary. Flight information region is an air space regulation that flight information service and alerting service are contained in. FIR's dispute starts with RAN I that hold by ICAO. On RAN I's meeting said that FIR management in Natuna Islands has been delegated to Singapore because Indonesia couldn't have ability to manage this FIR effectively. Because of technology and human resources restrictiveness. There's so many phenomenon that makes Indonesia want to taking back indonesia's authority on FIR with any efforts.

This research theoretically has built with realism perspectives on International Relations and supported by Diplomacy Theory by Harold Nicholson with setting diplomacy and also state analysis. Formulation of all arguments, facts and theoretical framework on this research is guided by qualitative explanation methods. Scope of this research is Singapore's management on FIR and also Indonesia's diplomacy to taking back FIR from Singapore.

Researcher has formulated an answered-hypothesis that Indonesia's diplomacy with joint management model to finish this FIR dispute in Natuna Islands with Singapore. Joint management is made to finish this dispute because Indonesia want to make a peace and win-win solution. So joint management diplomacy is used to finish this FIR dispute currently.

Key words : FIR, FIR's Dispute, Diplomacy , Joint Management Diplomacy

[1] Mahasiswa Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Angkatan 2011

I. PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan, secara geografis Indonesia terletak pada lokasi yang strategis yaitu berada di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia, dan dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Dengan letak tersebut, Indonesia memiliki posisi yang strategis dalam geopolitik dan geoekonomi regional dan global. Posisi ini di satu sisi memberikan peluang yang besar bagi Indonesia, namun di sisi lain juga memberikan berbagai tantangan dan ancaman.[2]

Ada banyak hal yang belum dapat dikelola secara mandiri, salah satunya adalah masalah penerbangan. Masalah ini menjadi masalah yang sangat rumit karena negara ini memiliki wilayah yang sangat luas namun teknologi yang dimiliki oleh Indonesia saat itu masih sangat terbatas, selain itu Indonesia juga belum memiliki banyak pengalaman untuk mengatur masalah penerbangan baik komersial mapun militer.

Akibatnya, banyak wilayah udara Indonesia yang menjadi terlantar akibat tidak terurus ataupun salah urus oleh pemerintah saat itu. Wilayah udara Indonesia saat itu menjadi sangat bebas dan banyak dilewati oleh pesawat dari ataupun menuju Australia. Tidak ada yang dapat dilakukan oleh Indonesia terhadap para pelanggar kedaulatan tersebut. Secara praktis, kekuasaan udara hanya terpusat pada wilayah Jakarta, adapun untuk wilayah lainnya masih terabaikan.[3]

Kondisi ini memang cukup mengkhawatirkan karena pesawat asing bebas berlalu lalang tanpa adanya pengawasan oleh FIR (*Flight Information Region*) Indonesia yang terletak di Jakarta. Kekhawatiran ini tidak hanya muncul dari Indonesia tetapi juga dari negara yang ada di sekitarnya mengingat kerapuhan Indonesia berarti ancaman bagi mereka. Kondisi Indonesia yang tak kunjung stabil membuat negara sekitar mencoba untuk melakukan tindakan terutama dalam hal keamanan udara Indonesia yang cenderung terabaikan

FIR *(Flight Information Region)* merupakan suatu ruang udara yang telah ditetapkan dimensinya di mana di dalamnya diberikan *Flight Information Service* dan *Alerting Service*.

Padatnya arus penerbangan di Indonesia membuat manajemen lalu lintas udara di kawasan ini menjadi sangat kompleks. Apalagi jika melihat kondisi topografi Indonesia yang didominasi oleh kawasan perairan dan berbagai gugusan pulau kecil, maka manajemen lalu lintas udara menjadi semakin rumit dan membutuhkan biaya yang sangat besar. Program pengamatan dan pengawasan udara di kawasan perairan tidak semudah di kawasan daratan. Pemasangan radar dan peralatan lalu lintas udara seringkali harus dilakukan di gugusan pulau kecil yang terpencil, padahal tidak semua gugusan pulau di perairan terluar dapat diberi radar. Kalaupun bisa, kesiapan operasional radar tidak dapat dioperasikan penuh selama 24 jam dan kemampuannya cepat menurun. Kondisi ini menyebabkan banyak wilayah udara Indonesia yang berlubang (*security*

[2]Badan Nasional Pengelola Perbatasan Republik Indonesia, Peraturan Badan Nasional Pengelola Perbatasan Nomor 1 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara Tahun 2015-2019 diakses 30 Juni 2015

[3] Muh. Miftachun Niam.2011. *Flight Information Region* (FIR) di atas kepulauan Natuna dan Riau hal 1

hole) karena tidak terjangkau oleh pengawasan.

Keterlibatan Indonesia dalam Organisasi Penerbangan Sipil Internasional baru terlihat pada Pertemuan *Regional Aviation Navigation* (RAN) pertama yang diselenggarakan oleh ICAO kawasan Asia Pasifik tahun 1973. Pada pertemuan tersebut Singapura mengajukan usul untuk tetap mengelola *Flight Information Region* (FIR) yang ada di kawasan Kepulauan Natuna.[4] Usulan tersebut diterima oleh Indonesia dan organisasi tersebut karena Singapura dianggap lebih layak dalam mengelola ruang udara di kawasan tersebut.

Penyerahan pengelolaan FIR diatas Kepulauan Natuna kepada Singapura dianggap sebagai sebuah kesalahan besar oleh sebagian besar masyarakat Indonesia. Beberapa pejabat negara juga menuntut agar pengelolaan FIR di atas Kepulauan Natuna diambil alih oleh Indonesia, tuntutan ini muncul setelah terjadinya beberapa insiden dimana pesawat yang ditumpangi oleh pejabat negara harus menunggu lama untuk mendapat ijin mendarat di Kepulauan Natuna. Pada pertemuan RAN kedua yang diselenggarakan ICAO di Singapura tahun 1983, Indonesia berusaha untuk meminta kembali pengelolaan ruang udara diatas Kepulauan Natuna dari Singapura. Sayangnya, usulan tersebut ditolak dengan alasan Indonesia belum mampu mengelola kawasan udaranya.

Insiden antara pejabat negara Indonesia dengan pengatur lalu lintas udara Singapura masih terus terjadi. Insiden yang paling populer dan menjadi buah bibir masyarakat Indonesia terjadi pada tahun 1991, dimana pesawat yang ditumpangi oleh Jenderal LB Moerdani, Menteri Pertahanan dan Keamanan Indonesia pada saat itu kesulitan untuk mendarat di Kepulauan Natuna. Sempat terjadi adu argumentasi antara pilot dengan pemandu lalu lintas udara, pilot meminta ijin untuk mendarat namun ditolak oleh si pemandu karena tidak sesuai dengan prosedur. Pilot menjelaskan bahwa dia membawa penumpang VVIP yakni Menteri Pertahanan dan Keamanan Indonesia, namun pemandu tetap tidak mengijinkan. Setelah terjadi perdebatan selama 15 menit, pesawat yang mengangkut Menteri tersebut baru di ijinkan untuk mendarat. Entah siapa yang berada dalam posisi salah, namun insiden tersebut telah dianggap mencoreng nama baik Indonesia. Tuntutan akan pengambil alihan FIR pun semakin menguat.[5]

Pada Pertemuan RAN ketiga di Bangkok tahun 1993, Indonesia semakin kuat menyuarakan pengambil alihan FIR diatas Kepulauan Natuna dari Singapura. Namun sayang, dalam pertemuan sepenting itu Indonesia hanya mengirimkan pejabat operasional sedangkan Singapura mengirim Jaksa Agung, Sekjen Kementerian Perhubungan, serta Penasihat Hukum Laut Internasional. Akibatnya Indonesia tidak memperoleh hasil yang berharga dalam pertemuan itu, Forum menyepakati agar Indonesia dan Singapura menyelesaikan sengketa tersebut secara bilateral.

Sejak saat itu Indonesia rutin melakukan pertemuan dengan Singapura untuk membahas masalah FIR diatas Kepulauan Natuna. Pertemuan tersebut berlangsung setidaknya selama empat kali, diantaranya pertemuan bilateral di Jakarta

[4] *Strategi diplomasi indonesia dalam menyelesaikan masalah FIR diatas kepulauan Natuna dengan Singapura dan Malaysia* dalam www.academia.edu Diakses 30 juni 2015

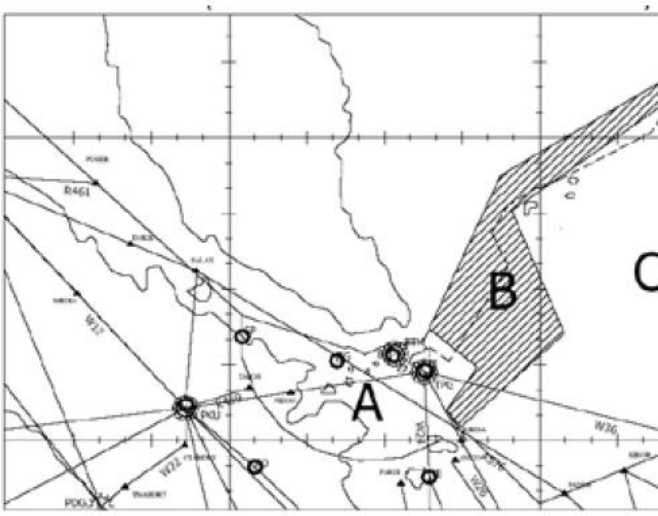
[5] *Strategi diplomasi indonesia dalam menyelesaikan masalah FIR diatas kepulauan Natuna dengan Singapura dan Malaysia* dalam www.academia.edu Diakses 30 juni 2015

pada tahun 1994 dan pertemuan di Singapura pada tahun 1995. Berbagai pertemuan tersebut menghasilkan sebuah perjanjian yang ditandatangani oleh Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura pada 21 September 1995.

Sayangnya, isi dari perjanjian tersebut tidak seperti yang diharapkan. Keinginan untuk mengambil alih FIR dari Singapura harus tunduk di meja perundingan, kenyataan di lapangan membuktikan bahwa Indonesia memang belum memiliki kemampuan yang layak untuk dapat mengelola FIR di Kepulauan Natuna. Indonesia kembali mendelegasikan manajemen ruang udara diatas Kepulauan Natuna kepada Singapura.

Perjanjian yang berjudul *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* ini berisi tentang berbagai ketentuan pendelegasian FIR Kepulauan Natuna kepada Singapura. Beberapa hal pokok yang terdapat dalam perjanjian ini adalah pembagian wilayah FIR diatas Kepulauan Natuna menjadi 3 bagian yakni, A, B dan C, sebagaimana tertera pada gambar dibawah ini:

Gambar 2
Sektor A, B dan C dalam Perjanjian FIR Indonesia dengan Singapura



(Diambil dari *Flight Information Region: Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Kepada Singapura di Kepulauan Riau.* Amrizal Mansur, 2010: 63)

Untuk wilayah sektor A, Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi kepada Singapura dari permukaan laut sampai ketinggian 37.000 kaki. Untuk wilayah sektor B, Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi kepada Singapura dari permukaan laut sampai ketinggian tidak terhingga. Sedangkan untuk wilayah sektor C tidak termasuk dalam perjanjian. Sebagai tambahan, atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan (*Rans Charge*) di wilayah yuridiksi sektor A untuk selanjutnya diserahkan kepada Pemerintah Indonesia. Sedangkan untuk wilayah sektor B dan C tidak dikenai *Rans Charge* karena masih membutuhkan pembahasan lebih lanjut dengan berbagai pihak lainnya.

Indonesia berusaha untuk melakukan pengambilalihan FIR diatas Kepulauan Natuna dari Singapura. Sayangnya upaya ini kembali gagal, bukan karena Singapura mempersulit Indonesia, tetapi karena di kawasan Kepulauan Natuna ini pula

Indonesia pernah mengadakan perjanjian dengan Malaysia.

Pesawat yang terbang dari Malaysia Barat menuju Malaysia Timur dan sebaliknya perlu melewati wilayah Indonesia, untuk itu dibuat Perjanjian antara Indonesia dan Malaysia terkait dengan "Rezim Hukum Negara Nusantara dan Hak-hak Malaysia di Laut Teritorial dan Perairan Nusantara dan Ruang Udara diatas Laut Teritorial Perairan Indonesia dan Wilayah Republik Indonesia." Perjanjian tersebut ditandatangani pada 25 Februari 1982 dan diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-undang Nomor 1 tahun 1983. Dalam perjanjian tersebut diatur bahwa pesawat udara sipil maupun pesawat udara negara Malaysia diberi hak untuk melakukan penerbangan dari Malaysia Barat ke Malaysia Timur melalui laut teritorial Indonesia. Malaysia juga diberi hak untuk memandu pesawatnya dari Malaysia Barat ke Malaysia Timur.

Oleh karena itu Malaysia juga harus dilibatkan dalam pembahasan sengketa FIR diatas Kepulauan Natuna. Sayangnya, Malaysia terkesan mengulur waktu dalam setiap pembahasan FIR ini. Pejabat Malaysia menganggap perjanjian antara Indonesia dan Malaysia tersebut masih belum berlaku karena belum di publikasikan di PBB, selain itu Malaysia juga menuntut agar Indonesia menyelesaikan masalah perbatasan terlebih dahulu. Masalah sengketa FIR pun menjadi semakin kusut dengan bertambahnya jumlah pihak yang terlibat.

Singapura dan Malaysia mencoba untuk mengambil alih kekuasaan udara di atas perairan Natuna. Pengawasan FIR Jakarta yang tidak menjangkau perairan Natuna dan Riau membuat kedua negara tersebut merasa terancam. Pesawat asing sewaktu-waktu dapat menyerang Singapura dan Malaysia kapan saja hanya dengan melalui perairan tersebut. Oleh karena itu, pada tahun 1973 melaui RAN I, 3 Singapura berinisiatif untuk mengelola pengawasan wilayah udara yang ada di perairan Natuna dengan harapan agar wilayah tersebut steril dari pelanggaran udara dan tidak lagi menjadi ancaman. Inisiatif ini disetujui oleh pemerintah Indonesia dengan pertimbangan bahwa saat itu perairan Natuna masih merupakan perairan internasional sehingga inisiatif tersebut tidak akan mengganggu kedaulatan Indonesia.

Perairan tersebut pun dikuasai oleh FIR Singapura dengan ketentuan bahwa diatas ketinggian 20.000 kaki dikelola oleh Singapura, sedangkan dibawah 20.000 kaki dikelola oleh Malaysia.[6] Namun, pada tahun 1982 ternyata muncul Konvensi Hukum Internasional yang mengatur tentang laut (UNCLOS/ *United Nation Convention Law on Sea*). Berpijak pada konvensi tersebut, perairan Kepulauan Riau yang awalnya merupakan perairan Internasional berubah menjadi perairan milik Indonesia. Dengan kata lain, wilayah udara yang ada diatasnya pun termasuk kedalam wilayah Indonesia. FIR Singapura yang mencakup kedua wilayah perairan tersebut pun semakin dipertimbangkan karena dianggap telah menyentuh kedaulatan.

Kerangka Teori

Penulis dalam penelitian ini menggunakan perspektif realisme. Pemikiran awal yang ditawarkan oleh paradigma realisme ini ada tiga prinsip. pertama adalah negara merupakan aktor terpenting dalam hubungan internasional. Kedua, terdapat perbedaan yang tajam antara politik dalam negeri dan politik internasional. Ketiga, titik tekan perhatian kajian hubungan internasional adalah tentang kekuatan dan perdamaian. Pendekatan teoritik ini menggambarkan

[6] Muh. Miftachun Niam.2011. *Flight Information Region* (FIR) di atas kepulauan Natuna dan Riau hal 3

hubungan internasional sebagai suatu pergulatan memperebutkan kekuasaan diantara negara-negara yang masing-masing mengejar kepentingan nasionalnya sendiri dan umumnya pesimistik mengenai prospek upaya penghapusan konflik dan perang.

Dalam sengketa FIR ini masing-masing negara yang bersengketa berusaha untuk merebut dan mempertahankan kepentingannya masing-masing.

Teori Penelitian ini menggunakan teori Diplomasi, Diplomasi biasa didefenisikan sebagai praktek pelaksanaan politik luar negeri dengan negara lain. Dalam rangka mencapai tujuan diplomatiknya, setiap negara menjalankan tiga model yaitu kerjasama, penyesuaian dan penentangan. Harold Nicholson mengatakan,"adalah bermanfaat bahkan pada saat berhubungan dengan episode sejarah yang sangat jauh, untuk mempertimbangkan dimana diplomasi berhenti dam politik luar negri dimulai." Masing-masing dihubungkan dengan penyesuaian kepentingan nasional atas kepentingan internasional. Politik luar negeri didasarkan atas konsepsi umum kebutuhan nasional. Sebaliknya diplomasi bukan merupakan tujuan tujuan melainkan sebuah alat, bukan tujuan melainkan sebuah metode. Diplomasi berusaha dengan penggunaan akal, perdamaian dan pertukaran kepentingan, untuk mencegah munculnya konflik di antara negara-negara.[7]

Setting diplomasinya di setting bersama dengan Hukum Kedirgantaraan dalam Hukum Laut Internasional, karena dalam masalah sengketa FIR Indonesia ini diperlukan diplomasi yang tepat dan sesuai dengan kepentingan dan politik luar negeri Indonesia serta dihubungkan dengan hukum dirgantara karena berhubungan dengan ruang udara Indonesia.

Level analisis negara, Negara secara tradisional merupakan aktor politik yang paling penting. Negara merupakan organisasi politik yang menikmati paling tidak pangkat pemerintahan. Politik luar negeri tidak di formulasikan oleh satu proses pembuatan keputusan, tapi dasar dari proses tersebut berubah berdasarkan jumlah dari variabel termasuk tipe dari sistem politik, jenis dari situasi, dan jenis isunya, dan juga faktor internal. Pada analisis tingkat negara, penelititi memfokuskan pada pemerintahan, kelompok-kelompok pembuat keputusan, atau lembaga-lembaga yang menentukan kebijakan luar negeri negara dan aktor-aktor lain, dan pada masyarakat-masyarakat yang diatasnamakan oleh kelompok-kelompok atau badan-badan tersebut. Dalam sengketa ini negara sebagai aktor yang paling penting dalam menentukan setiap kebijakan.

II. Isi

Banyaknya wilayah udara yang terlantar akibat tidak terurus ataupun salah urus oleh pemerintas saat itu. Wilayah udara Indonesia sangat bebas dan banyak dilewati oleh pesawat dari ataupun menuju Australia. Tidak ada yang dapat dilakukan oleh Indonesia terhadap para pelanggar kedaulatan tersebut. Secara praktis, kekuasaan udara hanya berpusat pada wilayah Jakarta. Adapun untuk wilayah lainnya masih terabaikan.

Seperti Singapura dan Malaysia yang mencoba mengambil alih kekuasaan udara di atas perairan Natuna. Pengawasan FIR Jakarta tidak menjangkau perairan Natuna membuat kedua negara tersebut terancam. Pesawat asing sewaktu-waktu dapat menyerang Singapura dan Malaysia melalui

[7] S.L Roy, 1991. *Diplomasi*, Jakarta : CV. Rajawali Pers hal 34

perairan tersebut. Oleh karena itu, pada tahun 1973 pada RAN (*Regional Air Navigation*) I, Singapura berinisiatif untuk mengelola pengawasan wilayah udara yang ada di Kepulauan Natuna dengan harapan agar wilayah tersebut steril dari pelanggaran udara dan tidak lagi menjadi ancaman.

Inisiatif ini disetujui oleh pemerintah Indonesia dengan pertimbangan bahwa saat itu perairan Natuna masih merupakan perairan internasional sehingga inisiatif tersebut tidak akan mengganggu kedaulatan Indonesia yang saat itu belum ada UNCLOS 1982. Perairan tersebut dikuasai oleh FIR Singapura dengan ketentuan bahwa di atas ketinggian 20.000 kaki dikelola oleh Singapura, sedangkan di bawah 20.000 kaki dikelola oleh Malaysia.

Ruang udara adalah ruang yang terletak di atas ruang daratan dan atau ruang lautan serta wilayah sekitar negara dan melekat pada bumi dimana suatu negara mempunyai hak yurisdiksi.[8] Ruang daratan, ruang lautan dan ruang udara merupakan satu kesatuan ruang yang tidak dapat dipisah-pisahkan. Sebagian besar negara di dunia, termasuk Indonesia telah meratifikasi Konvensi Geneva 1944 (*Convention on International Civil Aviation*) yang berarti bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara yang ada di atas wilayahnya, dan tidak dikenal adanya hak lintas damai. Jadi tidak satu pun pesawat udara asing diperbolehkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin yang bersangkutan.[9]

FIR (*Flight information Region*) merupakan suatu ruang udara yang telah ditetapkan dimensinya dan di dalamnya terdapat *Flight Information Service* dan *Alerting Service*.[10] *Flight Information Service* adalah pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan. Alerting Service adalah pelayanan yang diberikan pada organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang/penerbangan yang membutuhkan pertolongan dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan pencarian dan pertolongan.[11]

Sejarah FIR (*Flight Information Region*)

FIR (*Flight Information Region*) merupakan bagian dari pengaturan penerbangan dan masalah penerbangan tidak terbatas pada satu negara, dalam artian bahwa dunia penerbangan akan bersinggungan antara satu negara dengan negara lain, sehingga untuk tercapai keselamatan dalam penerbangan perlu adanya pengaturan terhadap lalu lintas atau navigasi penerbangan, dan hal tersebut berlaku secara internasional.

Perkembangan dari dunia penerbangan diawali pada tahun 1784 Lenoir, seorang pembesar polisi dari Paris, melarang penerbangan dengan balon udara tanpa izin. Selanjutnya mengenai keselamatan penerbangan, pada tahun 1819 Count d'Angles, kepala polisi wilayah Seine, mengharuskan balon udara dilengkapi dengan parasut dan melarang percobaan-percobaan dengan balon udara selama musim panen.[12] Dunia penerbangan semakin berkembang pesat, yaitu sejak tanggal 17 Desember 1903 di Bukit Kill Devils, di kota Kitty Hawk, negara bagian North Caroline,

[8] *Ruang udara dalam* http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/98 diakses 07 Januari 2016
[9] *Ibid*
[10] *FIR* dalam http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/99 diakses 07 Januari 2016
[11] *Ibid*
[12] E. Suherman , *Hukum Udara dan Internasional* hal. 104, Bandung : Alumni 1983

Amerika Serikat, pertama kali manusia terbang dengan wahana bermotor yang lebih berat dari udara (*Heavier than air powered flight*), tepatnya setelah Orville Wright berhasil mengangkasa dengan pesawat udara yang ia rancang bersama saudaranya Wilbur Wright dengan nama "*Flyer 01*", selama 12 detik dengan ketinggian kurang lebih satu meter di atas tanah dan menempuh jarak 36 meter.

Sejak kejadian bersejarah tersebut, maka pada tahun 1910 telah dipikirkan masalah-masalah penggunaan pesawat udara yang meliputi masalah hukum dan masalah teknik maupun operasional seperti keselamatan penerbangan, hubungan radio, pendaftaran pesawat udara, kelayakan, sertifikat baik untuk awak pesawat maupun mesin pesawat udara, daerah terlarang, statistik, tukar menukar informasi teknik penerbangan, ijin penerbangan, larangan membawa bahan-bahan yang berbahaya, peralatan-peralatan radio, foto dan lain-lain.[13]

Terbentuknya FIR didasarkan kepada Konvensi Chicago 1944 khususnya dalam *Annex* 11 tentang *Air Traffic Services*. Dalam bagian ketentuan ini menjelaskan bahwa setiap negara ICAO wajib menentukan bagian-bagian dari wilayah udaranya tempat pemberian pelayanan lalu lintas udara untuk kepentingan keselamatan.

Pendelegasian FIR Kepulauan Natuna Kepada Singapura

Ketidakmampuan Indonesia dalam mengelola ruang udara di atas Kepulauan Natuna sebenarnya telah diketahui oleh Pemerintah Kolonial Inggris dan Belanda sejak awal kemerdekaan. Indonesia negara baru dengan kualitas sumber daya manusia yang kurang dan tingkat buta aksara yang sangat tinggi dianggap belum siap untuk menghadapi teknologi transportasi udara yang canggih. Hal ini terlihat pada tahun 1946, dalam Pertemuan Navigasi Udara Regional (RAN) yang diselenggarakan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) di Dublin, Pemerintah Kolonial Inggris atas nama Singapura mengusulkan untuk membantu pengelolaan ruang udara (FIR) di atas Kepulauan Natuna.

Usulan itu diajukan dengan alasan kondisi Indonesia yang belum stabil karena berada dalam gejolak revolusi sehingga FIR di atas Kepulauan Natuna mengalami kekosongan pengawasan. Usulan tersebut disetujui oleh Belanda yang saat itu masih dianggap bertanggung jawab atas yang terjadi di Indonesia. Sejak saat itu FIR di atas Kepulauan Natuna didelegasikan kepada Pemerintah Kolonial Inggris khususnya di bawah manajemen FIR Singapura.

Status pendelegasian ini digunakan oleh Inggris sebagai kebebasan untuk melintas dari Malaysia Barat ke Malaysia Timur yang saat itu berada di bawah jajahannya, serta memudahkan navigasi penerbangan sipil yang terbang dari dan menuju kawasan tersebut. Status ini harusnya berakhir pada tahun 1963 ketika Malaysia dan Singapura memperoleh kemerdekaan dari Inggris, sesuai dengan hukum internasional tentang suksesi negara dimana terdapat prinsip tidak dapat dipindahkan perjanjian internasional politik.

Mengingat tahun 1963, Indonesia sedang mengalami gejolak politik dan belum memiliki kemampuan memadai terkait pengawasan FIR di Kepulauan Natuna maka manajemen tetap diserahkan kepada Singapura.

[13] K. Martono, *op.cit*., hal 52

Pada tahun 1970-an, Singapura sudah mulai memperhatikan FIR Kepulauan Natuna karena menyangkut masalah geostrategi dan perekonomian negara tersebut. Pada tahun 1973, dalam pertemuan RAN pertama yang diselenggarakan oleh ICAO kawasan Asia Pasifik, Singapura mulai mengajukan usul untuk memperpanjang pengelolaan FIR Kepulauan Natuna. Usulan ini disetujui oleh ICAO kawasan Asia Pasifik karena Singapura merupakan negara yang paling siap dalam mengelola FIR Kepulauan Natuna, sementara Indonesia sebagai pemilik FIR tersebut belum siap dan belum memiliki teknologi yang memadai untuk melakukan pengelolaan. Usulan tersebut juga diterima oleh Indonesia untuk sementara waktu, pengelolaan FIR didelegasikan kepada Singapura.[14]

Indonesia terus memperbaiki infrastruktur penerbangan terutama di kawasan Natuna, salah satunya dengan membangun radar militer yang mampu untuk mengawasi penerbangan di seluruh Kepulauan Natuna. Pada tahun 1983, dalam pertemuan RAN kedua, giliran Indonesia mengajukan usulan untuk mengelola FIR Kepulauan Natuna secara mandiri. Namun usulan tersebut ditolak karena kemampuan manajemen penerbangan sipil dan ATC di kawasan tersebut masih jauh di bawah standar, kemampuan teknologi dan sumber daya manusia yang dimiliki Indonesia belum mampu untuk menjangkau Kepulauan Natuna.

Pengelolaan FIR (*Flight Information Region*) di Kepulauan Natuna

Pengelolaan FIR Natuna oleh Singapura seringkali dipermasalahkan karena menyangkut masalah kedaulatan dan harga diri bangsa Indonesia. Pengelolaan ini termasuk sebuah pelanggaran terhadap kedaulatan negara secara *de jure*, ruang udara tersebut milik Indonesia namun secara *de facto* milik Singapura.[15] Terlepas dari ketentuan bahwa pembagian FIR ditentukan oleh ICAO, pengelolaan ruang udara seharusnya diserahkan kepada Indonesia sesuai dengan amanat pada Konvensi Chicago 1944 Pasal 1 yang menyebutkan bahwa kedaulatan suatu negara menyesuaikan pada kedaulatan di bawahnya.

Menurut *Annex* 11 Konvensi Chicago 1944, setiap negara harus mengatur pelayanan lalu lintas udara, jika tidak mampu maka harus mendelegasikan tanggung jawab tersebut kepada negara lain.[16] Batas FIR tidak harus sama dengan batas administrasi atau batas teritorial suatu negara.

Menteri Keamanan dan Pertahanan Indonesia pada masa orde baru, LB Moerdani yang merupakan salah satu pejabat negara yang sangat menolak pengelolaan Singapura, penolakan ini didasarkan pada pengalamannya ketika melakukan kunjungan ke Kepulauan Natuna. Jenderal ini sempat tidak diijinkan saat akan mendarat ke pangkalan udara Ranai, Natuna Besar. Sempat terjadi argumentasi antara pilot dengan pemandu lalu lintas negara, pilot meminta ijin untuk mendarat namun ditolak oleh pemandu karena tidak sesuai dengan prosedur. Pilot menjelaskan bahwa sedang membawa penumpang VVIP yakni Menteri Keamanan dan Pertahanan Indonesia, tetapi pemandu tetap tidak mengijinkan. Setelah terjadi perdebatan selama 15 menit, pesawat yang

[14] *Pendelegasian Pengelolaan FIR Natuna kepada Singapura* dalam www.kemendagri.go.id diakses 01 Januari 2016

[15] Amrizal Mansur, 2010. *Flight Information Region (FIR) : Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau* , Jakarta : Unhan hal 64

[16] Harun Al-Rasyid Lubis, *Op Cit* ., hal 35

membawa Menteri tersebut baru diijinkan untuk mendarat. Lalu LB Moerdani memerintahkan agar pengelolaan FIR Kepulauan Natuna diambil oleh Indonesia.

Tahun 2003 diselenggarakan pertemuan RAN keempat, tidak ada pembahasan lebih lanjut tentang pengambilalihan FIR di Kepulauan Natuna dari Singapura. Indonesia mengeluarkan Undang-undang (UU) No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Indonesia berencana untuk melakukan pengelolaan ruang udara secara mandiri. Dalam Pasal 5 menyebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) berdaulat penuh dan esklusif atas wilayah udara RI.

Pasal 458 UU No. 1 Tahun 2009, Indonesia menegaskan bahwa wilayah udara RI yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 tahun sejak UU tersebut berlaku. UU No 1 Tahun 2009 mulai berlaku tanggal 12 Januari 2009 dan artinya pada 12 Januari 2024, ruang udara Kepulauan Natuna harus beralih dari FIR Singapura menjadi FIR Jakarta di bawah ATC Bandara Soekarno Hatta.

Pengambilalihan pengelolaan FIR dari otoritas FIR Singapura oleh Pemerintah Indonesia didasari oleh berbagai aspek, selain sudah diamanatkan oleh aturan perundang-undangan, kesiapan Indonesia dalam mengelola FIR, faktor lain adalah harga diri bangsa Indonesia sebagai negara berdaulat, meskipun memang pengaturan FIR bukanlah terkait dengan kedaulatan negara dan hanya pada pemberian pelayanan navigasi penerbangan, namun hal tersebut telah diwacanakan dalam waktu lama oleh Pemerintah Indonesia.

Dalam wilayah udara suatu negara terkandung aspek politik, ekonomi maupun pertahanan dan keamanan. Penataan terhadap ruang udara nasional menjadi satu agenda pemerintah Indonesia yang sangat penting untuk direalisasikan, mengingat peran ruang udara yang besar dalam pembangunan dan kepentingan nasional. Upaya pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan FIR Singapura ini dipengaruhi oleh aspek-aspek sebagai berikut :

a. Aspek Politik

Sesuai dengan ketentuan 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."* Selain itu, Konvensi Hukum Laut 1982, status Indonesia sebagai Negara Kepulauan telah diakui dalam Pasal 46, demikian juga dengan status ruang udaranya yang diatur dalam Pasal 49.

Dalam lingkungan global, regional dan nasional saat ini Indonesia mengelola politik luar negeri bebas aktif. Kebijakan pemerintah, sasaran, fokus dan prioritas politik luar negeri tidak terlepas dari program kerja Pemerintah Indonesia. Politik luar negeri berkewajiban mengamankan kepentingan nasional, sasaran pokoknya tertuang dalam program pemerintah tersebut. Termasuk program pemerintah yang diamanatkan dalam UU Penerbangan dimana wilayah udara Republik Indonesia yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 tahun sejak UU ini berlaku.[17]

[17] Evi Zuraida,2012. *Tinjauan Yuridis Upaya pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan*

Hal tersebut sebagai perpanjangan kedaulatan, dimana Indonesia berkepentingan untuk mengamankan sepenuhnya ruang udara Indonesia, termasuk kendali penuh atas *Flight Information Region* di seantero wilayah udara nasional.[18]

b. Aspek Ekonomi

Pada Pasal 6 UU Penerbangan sangat jelas menyebutkan bahwa " Dalam rangka penyelenggaraan kedulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya serta lingkungan udara." Dalam penjelasan Pasal 6 tersebut disebutkan juga bahwa wilayah udara yang berupa ruang udara di atas perairan dan daratan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional yang harus dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat, bangsa dan negara.

c. Aspek Pertahanan dan Keamanan

Sesuai dengan Pasal 28, Pasal 68, dan Annex 11, Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura telah menentukan beberapa rute udara dari *Significant Points* di dalam FIR Singapura yang harus dilewati oleh setiap penerbangan, baik pesawat sipil maupun militer sesuai dengan pertimbangan keselamatan, di antaranya untuk mencegah tabrakan antara pesawat di udara dan memberikan saran dan informasi pelaksanaan dari penerbangan. Namun telah diuraikan sebelumnya bahwa pada pelaksanaanya terdapat banyak keluhan dari penerbang

Upaya Yang Akan Dilakukan Pemerintah Indonesia

Pemerintah Indonesia akan mengembangkan sistem kontrol udara yang menjangkau seluruh wilayah Indonesia termasuk mengambil alih kontrol yang dilakukan Singapura atas sektor A wilayah udara Indonesia yaitu di Kepulauan Natuna.[19] Untuk itu, Kementrian Perhubungan akan mengembangkan Jakarta *Automated Air Traffic System* (JAATS) Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Makassar *Automated Air Traffic System* (MAATS) Bandara Hasanuddin, Makassar.

JAATS Bandara Soekarno-Hatta yang mengontrol wilayah udara bagian barat akan terintegrasi dengan Singapura sedangkan MAATS Makassar akan terintegrasi. Pembangunan JAATS2 diawali dengan membangun gedung dan menara baru yang dilengkapi sistem yang lebih canggih sehingga jangkauan kontrolnya lebih luas. Hal tersebut juga diimbangi dengan peningkatan kemampuan SDM dengan penambahan personel dengan kualitas dan kuantitas sehingga upaya pengambilalihan FIR khususnya pada sektor A dapat terwujud.

PT. (Persero) Angkasa Pura II sebagai penyelenggara/pengelola ruang udara dalam rangka pengambilalihan pengelolaan ruang udara di atas Kepulauan Natuna membuat suatu rencana tahapan dan jadwal pengambilalihan serta infrastruktur penunjang penyelenggaraan pelayanan lalu

Pada Flight Information Region (FIR) SIngapura Atas Wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Perjanjian Antara Indonesia dan Singapura Tahun 1995. Jakarta : Universitas Indonesia hal

[18] *Ibid*

[19] BPKP,2009. *Laporan Hasil Kajian Atas PNBP Pelayanan Jasa Penerbangan Sektor A Yang Dipungut Oleh Civil Aviation Authority of Singapore*, Tim Optimalisasi Penerimaan Negara (TOPN

lintas udara Natuna. Rencana tersebut antara lain :[20]

a. Rencana Induk

Pengambilan wilayah udara ditetapkan :

- Untuk wilayah sektor A dengan batas bawah atau *lower limit* 24.500 kaki/ FL.245 dan batas atas *upper limit* 46.000 kaki/FL.460
- Untuk wilayah sektor B dengan batas bawah atau *lower limit* 24.500 kaki/ FL.245 dan batas atas *upper limit* 46.500 kaki/FL.460
- Untuk wilayah sektor C, oleh karena faktor strategis pertahanan dan keamanan maka lower limit-nya ground/water dan upper limit FL.460. Dengan memberikan/menetapkan koridor pada ATS route G-586 dengan lower limit 6.500 kaki dan upper limit 20.000 kaki/ FL.200, hal tersebut dimaksudkan agar dapat berhubungan dengan Malaysia barat dan timur.

b. Langkah Tahapan

Langkah tahapan pelaksanaan pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan di sektor A,B dan C oleh ATS Jakarta meliputi :

1. *Airspace Organization* dan *Management*

Wilayah udara yang akan diambil alih Jakarta Area Control Centre mempunyai konfigurasi dengan pelayanan yang akan diberikan berupa ATC *Service* (*Area Control Service*), *Flight Information Service*, dan *Alerting Service*. ATC unit yang bertanggung jawab memberikan pelayanan di kawasan tersebut (sektor A,B,C) adalah ATC Unit Jakarta *Upper Sector* X. X (nama sektor ditentukan kemudian) yang bertanggungjawab memberikan :

a. *ATC Service* (*Area Control Service*)
b. Flight Information Service
c. *Alerting Service*, kepada semua lalu lintas yang menerbangi kawasan tersebut

2. ATC System* dan *Procedures

Prosedur yang terkait dengan pengelolaan ruang udara seperti organisasi ruang udara, sektorisasi dan prosedur koordinasi yang dituangkan dalam bentuk *Letter of Agreement* (LOA) antara :

a. Jakarta - Singapura
b. Jakarta - Kuala Lumpur
c. Jakarta - Kuching
d. Pontianak - Kuching

3. Fasilitas Pendukung CNS/ATM

Kebutuhan dan kesiapan fasilitas pendukung pelaksanaan pengambilalihan penyelenggaraan pelayanan kepada lalu lintas di sektor A, B dan C yang terdiri dari *Communication*, *Navigation* dan *Surveillance* serta manajemen lalu lintas di kawasan tersebut.

4. Air Traffic Management

Seluruh sistem yang terpasang saat ini telah terintegrasi dengan semua sistem yang dioperasikan di Jakarta Control. *Airspace* Natuna juga sudah siap diaktifkan dalam sistem JAATS. *Work Station* sudah dipersiapkan dalam kondisi operasional dan software JAATS juga telah disiapkan.

[20] PT. Angkasa Pura II, 2003. *Sub Direktorat Ops.LLU, Rencana Tahapan dan Jadwal Pengambilalihan Pemberian Pelayanan Lalu Lintas Udara Natuna*

Hal-hal yang perlu dipersiapkan adalah :

a. Sumber Daya Manusia, untuk mengoperasikan ruang udara Kepulauan Natuna diperlukan tambahan *Controller* (dihitung kemudian dan diperkirakan 10 *Controller*)
b. Pelatihan untuk sektor Natuna akan dilaksanakan oleh PAP II dan diperkirakan pelatihan secara keseluruhan dan akan memakan waktu 6 bulan
c. Prosedur akan disiapkan oleh PAP II mulai dari penerbitan AIC, AIP *Supplement, Trigger Notam*, dan prosedur operasional pemandu lalu lintas udara di kawasan Natuna,

Hambatan dalam Melakukan Diplomasi

Penyelesaian Sengketa FIR

Strategi diplomasi Indonesia saat ini, penilaian belum dapat dilakukan dengan baik karena hingga saat ini masalah ini masih belum mencapai keputusan final. Hasil akhir baru akan diketahui pada tahun 2013 ketika ada pertemuan RAN kelima. Namun jika melihat perkembangan hingga sejauh ini, strategi diplomasi yang dilakukan oleh Indonesia sudah relatif baik.

Strategi *Total Diplomacy* yang dijalankan Indonesia berjalan dengan baik. *First Track Diplomacy* Indonesia lancar karena adanya dukungan dari *Second Track Diplomacy* yang secara aktif mempromosikan keberhasilan Indonesia dalam meningkatkan kualitas pelayanan penerbangan.

Keberhasilan ini dapat dilihat dari sikap dari Singapura dalam pertemuan di Bali pada 2012 yang menyatakan bahwa Singapura bersedia unuk mengembalikan FIR Kepulauan Natuna selama mendapat persetujuan dari ICAO. Demikian pula dengan sikap Malaysia dalam pertemuan di Kuala Lumpur pada 2011 yang menyatakan siap mengembalikan FIR Kepulauan Natuna kepada Indonesia dengan syarat hak akses dan komunikasi mereka di Kepulauan Natuna tidak terganggu oleh kebijakan baru.

Hambatan yang perlu diwaspadai adalah perubahan sikap dari Singapura dan Malaysia karena kedua negara ini memiliki karakter yang hampir sama dalam bernegosiasi. Bahwa Malaysia dan Singapura memiliki karakter yang hampir sama dalam bernegosiasi, mereka jarang mengatakan "tidak" dan lebih sering mengatakan "ya". Namun kalimat "ya" tersebut belum tentu berarti bahwa mereka menyetujui permintaan tapi lebih kepada sinyal atau tanda bahwa mereka mendengarkan permintaan dari diplomat Indonesia.

Singapura dan Malaysia tidak boleh dianggap sebagai kesediaan kedua negara tersebut untuk melepas FIR Kepulauan Natuna begitu saja. Indonesia pernah terjebak dalam situasi seperti ini pada tahun 1993 dalam pertemuan RAN ketiga di Bangkok. Sebelum pertemuan tersebut, Singapura menunjukkan tanda-tanda persetujuan sehingga membuat Indonesia merasa nyaman dan hanya mengirimkan pejabat operasional. Akan tetapi diluar dugaan, Singapura ternyata mengirimkan Dirjen Perhubungan, Ahli Penerbangan hingga Jaksa Agung sehingga FIR Kepulauan Natuna kembali dikelola oleh Singapura.[21]

Dalam penyelesaian sengketa FIR (Flight Information Region), Indonesia selalu mengupayakan penyelesaian masalah secara

[21] Kemhub, Hubud. *Wilayah Ruang Udara di atas Kepulauan Natuna dan Sekitarnya Yang Dikelola oleh Singapura dan Malaysia.*

diplomasi. Penyelesaian ini merupakan penyelesaian yang paling konstrutif terhadap hubungan Indonesia dengan Singapura dalam konteks *good neigbouring*.

Joint management merupakan suatu upaya diplomasi dengan mencapai suatu kesepakatan mengenai adanya pengelolaan bersama dan joint management merupakan model diplomasi yang digunakan Indonesia dalam menyelesaikan sengketa FIR dengan Singapura serta organisasi internasional.

Ruang udara Indonesia di atas Kepulauan Natuna dikenal sebagai sektor A, B dan C. Batas ruang udara di kawasan Natuna sesuai dengan batas yurisdiksi hasil Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982. Sedangkan batas FIR Indonesia berdasarkan hasil pertemuan RAN I pada Tahun 1973 di Honolulu dan teritori Indonesia berdasarkan PP No.38 Tahun 2002.

Dalam *Annex* 11 ditentukan bahwa pendelegasian ruang udara kepada negara lain tidak menyebabkan terganggunya kedaulatan negara yang mendelegasikan. Dalam pendelegasian tersebut dibutuhkan sebuah nota kesepakatan antara kedua belah pihak yang berisi persyaratan-persyaratan tentang pelayanan yang mencakup fasilitas dan tingkat pelayanan yang akan diberikan.[22]

Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan atau *Route Air Navigation Services* (RANS) *Charges* di wilayah udara yurisdiksi Indonesia, khususnya pada sektor A yang telah didelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan kepada Singapura, dan hasil yang terkumpul diserahkan ke Pemerintah Indonesia, sedangkan sektor B masih merupakan permasalahan yang harus dibahas antara Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Malaysia.

Dengan adanya diplomasdi *Joint management* maka Indonesia dan Singapura berkerjasama dalam mengelola FIR di Kepulauan Natuna. Dengan adanya perjanjian Indonesia dengan Singapura yaitu : *"Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on Military Training Areas 1 and 2* (MTA) yang ditandatangani pada tanggal 25 September 1995. Indonesia juga mendapat imbalan berupa RANS Charges dari adanya perjanjian Indonesia Singapura Tahun 1995 sebagai konsekuensi dari pendelegasian tanggung jawab pemberian layanan navigasi penerbangan atau *Route Air Navigation Services* (RANS) *Charges* di wilayah yurisdiksi Indonesia, dan hasil yang telah terkumpul diberikan ke pemerintah Indonesia.[23]

Strategi yang dijalankan Indonesia sudah efektif. Indonesia hanya harus menjaga kualitas First Track Diplomacy dan meningkatkan kualitas Second Track Diplomacy sehingga strategi ini berjalan dengan baik dan mendapat dukungan dari dalam negeri. Namun, apabila kualitas diplomasi Indonesia menurun, maka potensi pengambilalihan ruang udara Kepulauan Natuna pada tahun 2013 hilang dan harus menunggu pertemuan RAN se-Asia Pasifik keenam tahun 2023.

III. Simpulan

Berdasarkan pada bahasan tulisan di atas, penulis memberikan kesimpulan mengenai Diplomasi Indonesia dalam menyelesaikan sengketa FIR (*Flight Information Region*) di

[22] Departemen Perhubungan RI, Ditjen Perhubungan Udara.2005, *Cetak Biru Transportasi Udara (Konsep Akhir) 2005-2024*

[23] BPKP.2009. *Laporan Hasil Kajian Atas PNPB Pelayanan Jasa Penerbangan Sektor A Yang Dipungut Oleh Civil Aviation Authority of Singapore*, Tim Optimalisasi Penerimaan Negara (TOPN)

atas Kepulauan Natuna dengan Singapura. FIR (*Flight Information Region*) merupakan suatu ruang udara yang telah ditetapkan dimensinya dan di dalamnya terdapat *Flight Information Service* dan *Alerting Service*. Dengan adanya FIR maka suatu negara dapat mengatur setiap penerbangan yang akan melintasi wilayah kedaulatan negara dari *Air Traffic Control* (ATC).

Kepulauan Natuna merupakan satu bagian dari pembagian FIR di seluruh Indonesia, dimana wilayahnya merupakan wilayah perbatasan yang berbatasan langsung dengan Malaysia dan Singapura. Hal tersebut wilayah udara Kepulauan Natuna banyak dimasuki oleh penerbangan gelap dari negara lain.

Kurangnya sumber daya manusia yang terampil dan kurangnya teknologi yang memadai di Kepulauan Natuna membuat FIR Natuna dikelola sementara oleh FIR Jakarta. Namun, Pada pertemuan RAN (*Regional Aviation Navigation*) I yang diselenggarakan oleh ICAO, Singapura mengajukan agar FIR Natuna dikelola oleh FIR Singapura karena keterbatasan teknologi dan sumber daya manusia. Indonesia pu menyetujuinya.

Namun setelah diambil alih, Singapura mempersulit akses Indonesia untuk terbang melintasi Natuna dan menuju Singapura yang ditandai saat Menteri Pertahanan dan Keamanan L.B Moerdani dipersulit untuk mendarat di Kepulauan Natuna. Tentu saja beliau meradang dan menyuarakan untuk mengambil alih FIR secapatnya dan hal itu didukung dengan ketetapan UNCLOS 1982 bahwa perairan Kepulauan Natuna merupakan wilayah kedaulatan Indonesia.

Diplomasi Indonesia dalam menyelesaikan sengketa FIR di Kepulauan Natuna dengan Singapura adalah dengan menggunakan diplomasi *Joint Management* dimana diadakannya pengelolaan bersama antara Indonesia dengan Singapura dengan wujud *good neighbouring* dan *win-win solution*. Ditandai dengan adanya kerjasama pelatihan militer di Kepulauan Natuna dan pengumpulan hasil dari RANS *Charges* dan diberikan kepada Indonesia. Penulis dapat menyimpulkan bahwa hipotesa yang penulis ajukan dapat terbukti dengan pembuktian penelitian pada bab-bab sebelumnya.

Referensi

Jurnal dan Skripsi

Muh. Miftachun Niam. 2011. *Flight Information Region (FIR) diatas Kepulauan Natuna dan Riau.* Solo : Universitas Slamet Riyadi Surakarta.

Prima Rita Idayu. 2014. *Efektifitas United Nation Programme on HIV and AIDS (UNAIDS) menangani HIV/AIDS di Indonesia tahun 2009-2012*. Pekanbaru : Fisip Universitas Riau

M. Saeri. 2012. *Teori Hubungan Internasional Sebuah Pendekatan Paradigmatik*. Jurnal Transnasional, Vol.3, No.2

Buku

Mohtar Mas'oed., 1994, *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodelogi*. Jakarta: LP3S

Website

http://bnpp.go.id/ PERATURAN BADAN NASIONAL PENGELOLA PERBATASAN NOMOR 1 TAHUN 2015 TENTANG RENCANA INDUK PENGELOLAAN PERBATASAN NEGARA TAHUN 2015-2019 diakses 30 Juni 2015

www.academia.edu/ strategi diplomasi Indonesia menyelesaikan sengketa *Flight Information Region* (FIR) diatas kepulauan Natuna dengan Singapura dan Malaysia. Diakses 30 Juni 2015

http://nurlaili-laksmi-w-fisip11.web.unair.ac.id/artikel_detail-71685-Semester%20III-MultiTrack%20Diplomacy.html diakses 30 Juni 2015

https://www.academia.edu/7430383/national_interest diakses 30 Juni 2015

https://www.academia.edu/3642661/sistem_analisis_dalam_HI diakses 30 Juni 2015

http://tabloidaviasi.com/safety/keberadaan-dan-peran-icao-dalam-penerbangan-sipil-internasional/ diakses 27 September 2015

https://overseaszonemagazine.com/2013/01/11/negara-dibawah-naungan-icao/ diakses 27 September 2015