

**STRATEGI NEGOSIASI INDONESIA DI BALIK KEBERHASILAN  
KESEPAKATAN PENYESUAIAN FLIGHT INFORMATION REGION  
DENGAN SINGAPURA PADA TAHUN 2022**

**SKRIPSI**

**Diajukan Kepada Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya untuk**

**Memenuhi Salah Satu Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Sosial**

**(S.Sos.) dalam Bidang Hubungan Internasional**



**UIN SUNAN AMPEL  
S U R A B A Y A**

**Oleh:**

**KHALIMATUS SAKDIYAH**

**I72219045**

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA**

**2023**

**PERNYATAAN  
PERTANGGUNGJAWABAN PENULISAN SKRIPSI**

*Bismillahirrahmanirrahim*

Bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Khalimatus Sakdiyah  
NIM : 172219045  
Program Studi : Hubungan Internasional  
Judul Skripsi : **Strategi Negosiasi Indonesia Di Balik Keberhasilan Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* Dengan Singapura Pada Tahun 2022**

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa:

- 1) Skripsi ini tidak pernah dikumpulkan pada lembaga pendidikan manapun untuk mendapatkan gelar akademik apapun.
- 2) Skripsi ini adalah benar-benar hasil karya saya secara mandiri dan bukan merupakan plagiasi atas karya orang lain.
- 3) Apabila skripsi ini dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan sebagai hasil plagiasi, saya bersedia menanggung segala konsekuensi hukum yang terjadi.

Surabaya, 23 Juli 2023

Yang menyatakan



**Khalimatus Sakdiyah**  
NIM: 172219045

## PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING

Setelah melakukan bimbingan, koreksi, dan arahan terhadap penulisan skripsi yang ditulis oleh:

Nama : Khalimatus Sakdiyah

NIM : I72219045

Program Studi : Hubungan Internasional

yang berjudul: **Strategi Negosiasi Indonesia Di Balik Keberhasilan Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* Dengan Singapura Pada Tahun 2022**, saya selaku dosen pembimbing berpendapat bahwa skripsi ini telah diperbaiki dan dapat disajikan dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Sosial dalam bidang Hubungan Internasional.

Surabaya, 21 Juni 2023

Pembimbing



Rizki Rahmadini Nurka, S. Hub. Int., M.A

NIP: 199003252018012001

## LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi oleh Khalimatus Sakdiyah dengan judul "Strategi Negosiasi Indonesia Di Balik Keberhasilan Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* Dengan Singapura Pada Tahun 2022" telah dipertahankan dan dinyatakan lulus di depan Tim Penguji Skripsi pada tanggal 11 Juli 2023.

### TIM PENGUJI SKRIPSI

Penguji I



Rizki Rahmadini Nuelka, S.Hub.Int., M.A.  
NIP:199003252018012001

Penguji II



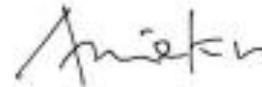
Muhammad Oobid 'Ainul Arif, S.I.P., M.A.,  
CICOR.  
NIP:198408232015031002

Penguji III



Dr. Abid Rohman, S.Ag., M.Pd.I  
NIP:197706232007101006

Penguji IV



Dr. Hj. Aniek Nurhayati, M.Si  
NIP: 196909071994032001

Surabaya, 18 Juli 2023

Mengesahkan,  
Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya  
Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik  
Dekan



Abd. Chalik, M.Ag.  
197306272000031002



KEMENTERIAN AGAMA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA  
PERPUSTAKAAN

Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300  
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Khalimatus Sakdiyah  
NIM : 172219045  
Fakultas/Jurusan : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
E-mail address : sakdiyahkhalimatus76@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non Eksklusif atas karya ilmiah:

Sekripsi  Tesis  Desertasi  Lain lain (.....)  
yang berjudul:

**STRATEGI NEGOSIASI INDONESIA DI BALIK**

**KEBERHASILAN KESEPAKATAN PENYESUAIAN *FLIGHT***

**INFORMATION REGION DENGAN SINGAPURA PADA TAHUN 2022**

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara *fulltext* untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 23 Juli 2023

Penulis

  
(Khalimatus Sakdiyah)

## ABSTRACT

### **Khalimatus Sakdiyah, 2023, *Indonesia's negotiation strategy behind the success of the Flight Information Region adjustment agreement with Singapore in 2022***

*This research discusses the negotiation strategy of the Government of Indonesia behind the success of the Flight Information Region Adjustment Agreement with Singapore in 2022 yesterday. In this study, researchers used a qualitative approach with a descriptive type through interviews and documentation. Meanwhile, the data analysis in this study used the technique of Miles and Huberman, namely the interactionist model. Then, based on the data that the researchers obtained from the interviews, the researchers found that the negotiation strategy used by Indonesia in the effort to take over the FIR was Integrative Bargaining, namely first, there was clear and accurate communication between the Indonesian side carried out by the Government of Indonesia and the Government of Singapore regarding Indonesia's efforts to take over FIR from Singapore. Second, there is motivation and commitment to cooperate between Indonesia and Singapore in the aviation technical field. Third, growing trust between Indonesia and Singapore with Indonesia's efforts to build a confident President building mention regarding the quality of Indonesian flights to Singapore. The wins that Indonesia gets from the agreement on adjusting the Flight Information Region with Singapore in 2022 are increasing Indonesia's airspace that enters FIR Jakarta, Indonesia's aviation activities getting operational facilities from Singapore, there is civil-military cooperation between Indonesia and Singapore so that both countries have active communication, Indonesia can evaluate the quality of its flights which are delegated to Singapore independently, and Indonesia gets non-tax state revenue. Meanwhile, a win for Singapore is the signing of the Defense Agreement between Indonesia and Singapore, which allows the Singapore Air Force to carry out exercises in the Alpha One, Alpha Two, and Bravo areas belonging to Indonesia in the Riau and Natuna Islands.*

*Keywords: Indonesia, Singapore, Flight Information Region (FIR), Riau and Natuna Islands, Negotiation, Integrative Bargaining*

## ABSTRAK

Penelitian ini membahas mengenai strategi negosiasi Pemerintah Indonesia dibalik keberhasilan Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* dengan Singapura pada tahun 2022 kemarin. Dalam Penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe deskriptif melalui wawancara dan dokumentasi. Sedangkan analisis data dalam penelitian menggunakan Teknik dari Miles dan Huberman yaitu model interaksionis. Kemudian berdasarkan data yang peneliti dapat dari wawancara, maka peneliti menemukan fakta bahwa strategi negosiasi yang dipakai Indonesia dalam upaya pengambilalihan FIR yakni *Integratif Bargaining* dengan yaitu pertama, adanya komunikasi yang jelas dan akurat antara pihak Indonesia yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Singapura mengenai upaya Indonesia dalam pengambilalihan FIR dari Singapura. Kedua, adanya motivasi dan komitmen untuk bekerja sama antara Indonesia dan Singapura di bidang teknis penerbangan. Ketiga, menumbuhkan kepercayaan antara Indonesia dan Singapura dengan upaya Indonesia membangun *confident President building mention* mengenai kualitas penerbangan Indonesia ke Singapura. Adapun *win* yang didapat Indonesia dari kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* dengan Singapura pada tahun 2022 yakni bertambahnya ruang udara Indonesia yang masuk FIR Jakarta, kegiatan penerbangan Indonesia mendapat fasilitas operasional dari Singapura, terdapat Kerjasama sipil-militer antara Indonesia dan Singapura agar kedua belah negara terjalin komunikasi yang aktif, Indonesia dapat mengevaluasi kualitas penerbangannya yang didelegasikan ke Singapura secara mandiri, dan Indonesia mendapat Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP). Sedangkan *win* untuk Singapura yakni terjadinya Perjanjian Pertahanan Indonesia dan Singapura yang mengizinkan Angkatan Udara Singapura melakukan latihan di area Alpha satu, Alpha dua, dan area Bravo milik Indonesia di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna.

Kata Kunci: Indonesia, Singapura, *Flight Information Region* (FIR), Kepulauan Riau dan Natuna, Negosiasi, *Integratif bargaining*

## DAFTAR ISI

COVER .....	i
PERNYATAAN PERTANGGUNGJAWABAN PENULISAN SKRIPSI .....	ii
PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iv
LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS.....	v
MOTTO .....	vi
PERSEMBAHAN.....	vii
ABSTRACT .....	viii
ABSTRAK .....	ix
KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL .....	xiv
GLOSARIUM.....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>2</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	2
B. Fokus Penelitian.....	9
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Manfaat Penelitian .....	10
E. Tinjauan Pustaka .....	11
F. Argumentasi Utama .....	24
G. Sistematika Pembahasan .....	25
<b>BAB II LANDASAN KONSEPTUAL.....</b>	<b>27</b>
A. Negosiasi.....	27

B. Kesepakatan Penyesuaian Flight Information Region .....	40
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>43</b>
A. Penelitian dan Jenis Penelitian .....	43
B. Waktu Penelitian .....	44
C. Tingkat Analisis.....	45
D. Tahap-Tahap Penelitian .....	48
E. Teknik Pengumpulan Data .....	50
F. Teknik Analisis Data .....	52
G. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data .....	55
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>59</b>
A. Sejarah Terbentuknya <i>Flight Information Region</i> (FIR).....	59
B. Manfaat Adanya <i>Flight Information Region</i> (FIR) Bagi Indonesia .....	64
C. Otoritas Penerbangan Singapura Atas Ruang Udara Di Kepulauan Riau Dan Natuna Sebelum Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian <i>Flight Information Region</i> Tahun 2022 .....	70
D. Upaya Indonesia Untuk Mengambil Alih FIR Dari Singapura Pada Masa Presiden Soeharto-Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY).....	75
E. Upaya Indonesia Untuk Mengambil Alih FIR Pada Masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo (Jokowi).....	85
F. Strategi Negosiasi <i>Integratif Bargaining</i> Oleh Indonesia Pada Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian <i>Flight Information Region</i> Dengan Singapura Pada Tahun 2022 .....	95
1. Faktor Pendukung Strategi integratif bargaining yang dilakukan Indonesia untuk bernegosiasi dengan Singapura.....	98
2. Proses Negosiasi.....	102
3. <i>Win</i> Dari Sisi Indonesia Dalam Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian <i>Flight Information Region</i> (FIR) Dengan Singapura Tahun 2022 .....	109
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>115</b>
A. Kesimpulan .....	115
B. Saran.....	116

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Gambar wilayah udara Indonesia yang masuk dan dikelola oleh FIR Singapura .....	6
Gambar 3.1 Gambar peta Realignment FIR dari Kesepakatan Indonesia dan Singapura pada tahun 1995 .....	73
Gambar 3.3 Gambar grafis FIR ruang udara di atas Kepri dan Natuna yang kini dikelola Pemerintah Indonesia. ....	110
Gambar 3.4 Gambar Peta wilayah Indonesia yang dapat digunakan Singapura berlatih militer berdasarkan Defence Cooperation Agreement. ....	113



UIN SUNAN AMPEL  
S U R A B A Y A

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Tabel program kerja untuk persiapan pengambilalihan pelayanan navigasi .....	104
---	-----



UIN SUNAN AMPEL  
S U R A B A Y A

## GLOSARIUM

AirNav: *Air Navigation*

ATC: *Air Traffic Controller*

ATS: *Air Traffic Services*

AIP: *Aeronautical Information Publication*

ADS-B: *Automatic Dependent Surveillance-Broadcast*

AIDC: *ATS Inter facility Data Communication*

BUMN: Badan Usaha Milik Negara

BKSAP: Badan Kerja Sama Antar Parlemen

BUBU: Badan Usaha Bandar Udara

DCA: *Defense Cooperation Agreement*

DPR RI: Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia

FIR: *Flight Information Region*

FIS: *Flight Information Service*

FAA: *Federal Aviation Administration*

ICAO: *International Civil Aviation Organization*

IMANS: *Indonesia Modernization of Air Navigation Services*

JATSC: *Jakarta Air Traffic Services Center*

Jokowi: Joko Widodo

Keppres: Keputusan Presiden

Kemlu RI: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia

Kemenhub: Kementerian Perhubungan

Kemhan: Kementerian Pertahanan

KP3I: Kelompok Perencana Pengembangan Pengembangan Penerbangan  
Indonesia

Kosekhanudnas: Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional

KKP: Kementerian Kelautan dan Perikanan

LPPNPI: Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia

Menhub RI: Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Menhan: Menteri Pertahanan

Menlu: Menteri luar Negeri

MTA: *Military Training Areas*

MATSC: *Makassar Air Traffic Services Center*

PBB: Perserikatan Bangsa-Bangsa

PERPRES: Peraturan Presiden

Pokja: kelompok kerja

Permenhub: Peraturan Menteri Perhubungan

Panja: Panitia Kerja

PBN: *Performance Based Navigation*

Polri: Polisi Republik Indonesia

PNBP: Pendapatan Negara Bukan Pajak

RAN: *Regional Air Navigation*

RANS: *Route Air Navigation Service*

RVSM: *Reduced Vertical Separation Minima*

SDM: Sumber Daya Manusia

SBY: Susilo Bambang Yudhoyono

Setkab RI: Sekretariat Kabinet Republik Indonesia

Setneg RI: Sekretariat Negara Republik Indonesia

SATCC: *Singapore Air Traffic Control Centre*

TOR: *Term Of Reference*

TNI: Tentara Nasional Indonesia

TNI AU: Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara

TBC: *Technical Cooperation Bureau*

UNCLOS: *United Nations Convention on the Law of the Sea*

WNI: Warga Negara Indonesia



UIN SUNAN AMPEL  
S U R A B A Y A

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Kedaulatan mempunyai arti penting yaitu sebagai kekuasaan yang paling tinggi pada sebuah negara untuk bebas menentukan segala aktivitasnya berdasarkan keperluan tanpa berlawanan dengan hukum internasional yang ada.<sup>2</sup>

Adapun negara dianggap berdaulat dalam konsep hukum internasional apabila mencakup tiga aspek penting yaitu pertama, aspek eksternal yakni suatu negara mempunyai hak untuk bebas menetapkan hubungannya dengan negara lain ataupun kelompok lain tanpa adanya keterpaksaan dari negara lain. Kedua, aspek internal yaitu suatu negara mempunyai kekuasaan khusus untuk menetapkan sistem dan mekanisme badan pemerintahannya, memiliki wewenang untuk membentuk rancangan konstitusi dan tindakan-tindakan dalam upaya mematuhi konstitusinya. Ketiga, aspek teritorial yakni suatu negara mempunyai kekuasaan yang absolut terhadap individu-individu dan benda-benda yang terdapat di sekitar wilayahnya.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global* (Bandung: P.T. Alumni, 2008), 24.

<sup>3</sup> Ibid.

Berkaitan dengan salah satu konsep kedaulatan negara yaitu teritorial yang terdiri dari wilayah daratan, lautan, dan udara yang merupakan tempat berlangsungnya sebuah kedaulatan, maka sebuah negara mempunyai berbagai aturan baik berupa hukum nasional maupun aturan yang diambil dari hukum internasional untuk menjaga kedaulatannya seperti dengan adanya perjanjian antar negara tentang perbatasan di darat, laut, dan udara.

Adapun masalah perbatasan wilayah udara mulai dibahas pada tanggal 10 Mei sampai 29 Juni pada Konferensi Paris Tahun 1910.<sup>4</sup> Asal mula adanya Konferensi ini terjadi karena negara Prancis merasa dirugikan oleh banyaknya penerbangan di kawasan Eropa tanpa memedulikan kedaulatan negara yang berada di bawah wilayahnya. Di mana banyak balon udara yang melakukan pendaratan dan lepas landas tanpa memedulikan negara yang ditumpanginya.<sup>5</sup> Hal ini begitu berbahaya dan bisa mengganggu keamanan sebuah negara oleh sebab itu Prancis mempunyai inisiatif mengadakan konferensi Paris tahun 1910. Namun konferensi ini belum tercapai solusi untuk pengaturan ruang udara. Hal ini disebabkan oleh sikap Inggris yang merasa keberatan terhadap berbagai usul yang diterima mengenai perubahan undang-undang perdatanya.

---

<sup>4</sup> Silmiwati, "Penegakan Hukum Terhadap Zona Larangan Terbang Bagi Pesawat Sipil Asing Di Indonesia," *Jurnal Hukum Universitas Bengkulu* 2, no. 2 (2019): 123–34, <https://doi.org/10.33369/ubelaj>.

<sup>5</sup> Eco Silalahi, Maryati Bachtiar, and Widia Edorita, "Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia," *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Riau* 2, no. 1 (2015): 1–14.

Hingga terbentuklah perjanjian mengenai perdamaian pada 1919 dan kemudian diterapkan dalam Konvensi Paris yang bernama *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation* sebagai aturan penerbangan internasional yang ditandatangani pada 13 Oktober tahun 1919 serta mulai diberlakukan pada 11 Juli 1919. Tapi sayangnya dalam konvensi ini menemui kekurangan yaitu konvensi ini begitu diskriminatif bagi negara anggota Konvensi Paris 1919 maupun bukan negara anggota konvensi. Dengan adanya kekurangan demikian maka muncullah Konferensi yang bertempat di Chicago pada tahun 1944 yang membahas mengenai penerbangan sipil.<sup>6</sup> Dari Konferensi ini terbentuklah *Internasional Civil Aviation Organization* (ICAO) sebagai badan di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang mempunyai tujuan untuk menyeragamkan aturan navigasi udara di dunia internasional berdasarkan *annexes* nya di Konvensi Chicago 1944.<sup>7</sup>

Dan pada pertemuan selanjutnya yaitu tahun 1946, organisasi yang bergerak dalam penerbangan sipil Internasional atau yang terkenal dengan sebutan ICAO mengadakan forum di Kota Dublin, Irlandia membahas mengenai pembagian *Flight Information Region* (FIR) yang berguna untuk keselamatan penerbangan.

Di dalam forum tersebut ICAO memberikan perintah terhadap Singapura untuk mengelola ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna karena Singapura sebagai wilayah jajahan Inggris pada masa itu mempunyai

---

<sup>6</sup> Silmiwati, *Bagi Pesawat Sipil Asing Di Indonesia*, 5.

<sup>7</sup> Ika Wahyuni, H.M Kabul Supriyadhie, and Agus Pramono, "Peran Navigasi Penerbangan Indonesia Dalam Keselamatan Penerbangan Kaitannya Dengan Implementasi *Convention On International Civil Aviation 1944*," *Journal Diponegoro Law* 5, no. 2 (2016): 1–12.

teknologi yang lebih mumpuni dibanding Indonesia. Selain itu, mandat ini dilatarbelakangi oleh persepsi ICAO bahwa daerah di sekeliling Natuna masih merupakan bagian dari laut bebas yang belum ditetapkan menjadi wilayah perairan Indonesia sehingga tidak perlu meminta izin ke Indonesia dalam pengelolaannya serta ketika pelaksanaan forum tersebut Indonesia tidak hadir karena masih fokus dalam mengurus keadaan dalam negeri setelah merdeka pada tahun 1945 sehingga Indonesia belum mempunyai kemampuan yang lebih baik dalam bidang pelayanan penerbangan, Sumber Daya Manusia (SDM), dan teknologi dalam mengurus ruang udara yang memenuhi standar ICAO.<sup>8</sup> Oleh sebab demikian ICAO memutuskan untuk memerintahkan Inggris sebagai negara yang terdekat untuk mengelola ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang kemudian diberikan kepada Singapura pada tahun 1965 sebagai negara baru merdeka dari jajahan Inggris.<sup>9</sup>

Dan hal ini dipertegas ketika *Regional Air Navigation (RAN) Meeting I* pada tahun 1973 di Honolulu, Singapura. Ketika Singapura mengajukan permintaan untuk tetap mengelola di kawasan ruang udara tersebut. Usulan dari Singapura tersebut diterima oleh ICAO karena Indonesia dianggap masih belum mampu baik dalam teknologi maupun Sumber Daya Manusiannya (SDM). Selanjutnya keputusan dari ICAO demikian diterima oleh Indonesia, yang kemudian hal ini mendapat pertentangan dari beberapa pemerintah

---

<sup>8</sup> Regi Akbar Ramadhan, *Nantikan Indonesia Di Udara Natuna* (Guepedia, 2021), 28-29.

<sup>9</sup> Suhartono, D. Herly Dwiyanto, and Deni D.A.R., "Realign Ment Information Region Singapura Dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara Di Wilayah Udara Nasional," *Jurnal Strategi Pertahanan Udara* 5, no. 1 (2019): 95–128, <https://doi.org/10.33172/jspu.v5i1.372>.

Indonesia karena dianggap sebagai kesalahan.<sup>10</sup> Ditambah turunlah UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea Indonesia*) pada tahun 1982 yang menetapkan bahwa perairan di Kepulauan Riau dan Natuna masuk menjadi perairan Indonesia.

Hal ini membuat Indonesia merasa mempunyai kedaulatan di perairan dan diatas ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna. Sehingga Indonesia berusaha mengusulkan pengambilan wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura para RAN II di Singapura pada tahun 1983, namun Singapura menolak dengan anggapan yang sama bahwa Indonesia masih belum mumpuni dalam bidang pelayanan navigasi, SDM, dan teknologi. Sehingga mengacu pada *annex 11* Konvensi Chicago bahwa keselamatan merupakan perhatian utama dari penerbangan sipil sehingga ruang udara Indonesia tetap didelegasikan kepada Singapura.

Namun dengan demikian, Indonesia tidak berhenti begitu saja. Pada tahun 1993 tepatnya di Bangkok pemerintah Indonesia mengusulkan untuk mengambil kuasa pelayanan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna pada RAN *Meeting* ke III, namun sayangnya gagal lagi karena Singapura menolak *working paper* dari Indonesia dengan membuat *counter paper*. Dan ini juga merupakan bentuk kelalaian pemerintah Indonesia, yang mana dalam forum sepenting itu Indonesia hanya mengirim pejabat operasional saja sedangkan dari pihak pemerintah Singapura mengirim banyak pihak seperti

---

<sup>10</sup> Mochammad Chaerul Ardan, “*Diplomasi Penyelesaian Sengketa Flight Information Region Indonesia- Singapura Di Atas Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna,*” *Jurnal Sains, Sosial Dan Humaniora (JSSH)* 2, no. 2 (2022): 1–6, <https://doi.org/10.52046/jssh.v2i2.1320>.

Sekjen Kementerian Perhubungan, Jaksa Agung, dan penasihat hukum laut Oleh karena itu ICAO menyarankan kedua belah pihak yaitu Indonesia dan Singapura untuk melakukan pertemuan sendiri mengenai status FIR di Kepulauan Riau dan Natuna.

Hingga pada tanggal 21 September tahun 1995 telah terjadi pertemuan antara pemerintah Indonesia dan Singapura yang menghasilkan perjanjian *Government of the Republic of Singapore on the Realignment the Boundary between the Singapore Flight Information and The Jakarta Flight Information*. Dari hasil perjanjian ini belum sesuai dengan apa yang diharapkan Indonesia, karena pada faktanya ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna masih dikuasai oleh FIR Singapura walaupun sudah diratifikasi di dalam Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 7 Tahun 1996.



Gambar 0.1 Gambar wilayah udara Indonesia yang masuk dan dikelola oleh FIR Singapura

Sumber: <https://www.kompas.id/baca/opini/2022/10/03/aneka-pertanyaan-tentang-fir>, diakses pada 15 Juli 2023

Kemudian Indonesia tetap berusaha pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) dengan melakukan pertemuan dengan Singapura pada tahun 2009 di Bali dan yang kedua tahun 2012 di Bali juga yang membahas mengenai kesepakatan pengembalian FIR yang mengacu pada pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi “ Negara Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia.”<sup>11</sup> Dan Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi “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 (lima belas) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku”.<sup>12</sup>

Selanjutnya pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo (Jokowi) melalui instruksi presiden pada 18 September 2015, Presiden Jokowi memerintahkan untuk pengambilan FIR dilaksanakan lebih cepat yaitu pada tahun 2019 dengan memerintahkan semua tim sudah bergerak melakukan perundingan dengan Singapura. Sehingga pada tanggal 12 September 2019 telah terjadi penandatanganan kerangka negosiasi antara Presiden Indonesia dan Perdana Menteri Singapura di Istana Singapura, yang kemudian disusul pada tanggal 7 Oktober 2019 tim teknis dari kedua negara

---

<sup>11</sup> Kemendepub, “*Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,*” 2009.

<sup>12</sup> Ibid.

bertemu. Dari pertemuan tersebut telah membuahkan beberapa kemajuan bahkan sudah terbentuk *Term Of Reference* (TOR).<sup>13</sup>

Serta puncaknya pada tahun 2022 tepatnya pada tanggal 25 Januari telah terjadi perjanjian mengenai penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) antara Indonesia dengan Singapura di Bintan, Kepulauan Riau. Kesepakatan mengenai penyesuaian FIR ini ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia (Menhub RI) yaitu Budi Karya Sumadi dengan Menteri Transportasi dari Singapura yaitu S. Iswaran dan disaksikan langsung oleh Presiden RI yakni Joko Widodo dan Perdana Menteri Singapura yaitu Lee Hsien Loong.<sup>14</sup>

Perjanjian ini memberikan keuntungan kepada Indonesia yaitu 1.) diakui secara internasional bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan dan bertambahnya ruang udara yang masuk pada FIR Jakarta, 2.) kegiatan penerbangan pesawat negara Indonesia mendapat fasilitas operasional dan keamanan dari Singapura, 3.) terbentuknya kerja sama sipil-militer antara Indonesia dan Singapura dan kerja sama dalam penempatan beberapa *Air Traffic Controller* (ATC) Indonesia ke *Singapore ATC Centre*, 4.) Indonesia boleh mengevaluasi secara mandiri terhadap pelayanan navigasi dari Singapura, 5.) Indonesia memperoleh tambahan Pendapatan Negara Bukan

---

<sup>13</sup> Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "*Indonesia-Singapura Sepakati Kerangka Negosiasi Flight Information Region*," 2019, diakses pada 15 Februari 2023 melalui <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-singapura-sepakati-kerangka-negosiasi-flight-information-region>.

<sup>14</sup> Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, "*Lima Elemen Penting Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia – Singapura – PPID*," 2022, diakses pada 15 Februari 2023 melalui <https://ppid.setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyesuaian-fir-indonesia-singapura/>.

Pajak, hal ini karena Singapura wajib menyetorkan segala rincian pesawat yang terbang dari dan ke tujuan Singapura.<sup>15</sup>

Berdasarkan latar permasalahan tersebut, hal ini membuat peneliti tertarik terhadap strategi negosiasi yang telah dipakai Indonesia dalam upaya mengambil alih ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari FIR Singapura. Mengingat selama ini negosiasi Indonesia mengalami berbagai penolakan dan kerugian dari Singapura, kemudian pada perjanjian FIR tahun 2022 Indonesia baru mencapai keberhasilan dibanding dengan pertemuan-pertemuan yang terjadi sebelumnya.

## **B. Fokus Penelitian**

Dari latar belakang di atas maka rumusan masalah yang diambil peneliti dari penelitian ini yaitu “Bagaimana strategi negosiasi Indonesia dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura pada tahun 2022?”

## **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini mempunyai tujuan untuk menggambarkan strategi negosiasi yang telah dipakai Indonesia dalam upaya mengambil alih ruang udara di kepulauan Riau dan Natuna melalui kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura pada tahun 2022 kemarin.

---

<sup>15</sup> Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “Keberhasilan Pemerintah Indonesia Dalam Perundingan FIR, Mengakhiri Status Quo FIR Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna,” 2022, diakses pada 15 Februari 2023 melalui <https://dephub.go.id/post/read/keberhasilan-pemerintah-indonesia-dalam-perundingan-fir,-mengakhiri-status-quo-fir-di-atas-kepulauan-riau-dan-natuna>.

## D. Manfaat Penelitian

### 1. Manfaat Akademis

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menambah khazanah keilmuan mengenai Hubungan Internasional dan sebagai acuan untuk penelitian yang akan datang oleh para akademisi. Mengingat bahwa permasalahan ini sudah lama terjadi yaitu selama 75 tahun dari mulai tahun 1946 dan baru menemui kemajuan pada tahun 2022 kemarin. Selain itu, penelitian mengenai kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* dengan singapura tahun 2022 ini masih minim dilakukan karena perjanjian ini baru dilaksanakan pada 25 Januari 2022 dan disahkan dalam Peraturan Presiden (PERPRES) nomor 109 tahun 2022 pada tanggal 5 September 2022.

### 2. Manfaat Praktis

Dengan penelitian ini Pemerintah Indonesia akan banyak mendapat masukan. Sebagai bahan pertimbangan dan evaluasi pemerintah terhadap negosiasi yang telah dilakukan dan sebagai acuan untuk perundingan antara Indonesia dan Singapura mengenai ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang akan dilakukan ke depannya. Sehingga Indonesia bisa membuat strategi yang lebih efektif dalam meluluhkan hati pemerintah Singapura. Mengingat wilayah ruang udara di kepulauan tersebut begitu strategis sebagai lalu lintas penerbangan Internasional.

## E. Tinjauan Pustaka

1. Hadaina Zalia dan Meidi Kosandi dalam *Journal of Social Sciences and Humanities*, Volume 1, Nomor 1 tahun 2021 yang berjudul “Politik Pertahanan Dan Keamanan Udara: Analisa Inkonsistensi Pemerintah Indonesia dalam Upaya *Realignment* FIR Singapura di Wilayah Udara Kepulauan Riau”.

Dalam jurnal penelitian ini membahas mengenai upaya Indonesia dalam *realignment* FIR di atas wilayah Kepulauan Riau yaitu dengan melakukan diplomasi, regulasi, dan teknis. Namun usaha ini belum bisa maksimal dikarenakan sikap inkonsistensi pemerintah Indonesia yang berbeda kepentingan, sehingga kedua lembaga pemerintah yaitu lembaga legislatif maupun eksekutif dalam menginterpretasikan permasalahan ini memiliki perbedaan. Lembaga legislatif dan beberapa Menteri memandang ini sebagai bentuk ancaman kedaulatan di negaranya. Sedangkan Lembaga eksekutif memandang ini hanya sebagai permasalahan administrasi dan teknis. Hal tersebut memperlihatkan bahwa pemerintah Indonesia tidak mempunyai *political will* yang benar-benar kuat dalam usaha mengambil ruang udara di Kepulauan Riau dari FIR Singapura. Sikap pemerintah yang demikian berimplikasi terhadap keputusan pemerintah Indonesia yang mengikuti kehendak Singapura, sehingga kepentingan pemerintah Indonesia dikesampingkan karena tidak menyinggung isu mengenai kedaulatan saat bernegosiasi dengan Singapura. Oleh sebab itu, peneliti dalam jurnal ini menganalisis

penelitian menggunakan Model Politik Birokratik yang mempunyai definisi bahwa suatu kebijakan ataupun keputusan yang diambil merupakan bentuk dari kepentingan aktor-aktor yang ada di dalamnya sebagai bentuk upaya memaksimalkan tujuan dari kelompoknya.

Berbeda dengan jurnal di atas, bahwa skripsi ini membahas mengenai sikap serius Indonesia pada masa pemerintahan Jokowi dalam mengambil FIR di Kepulauan Riau dan Natuna. Di mana Indonesia membentuk kelompok kerja (Pokja) seperti Tentara Nasional Indonesia (TNI), Menteri Pertahanan (Menhan), Menteri Perhubungan (Menhub), Menteri luar Negeri (Menlu), Sekretariat Kabinet Republik Indonesia (Setkab RI), Sekretariat Negara RI (Setneg) dan lainnya untuk menyatukan visi dan misi negara Indonesia dalam upaya mengambil FIR dari Singapura. Salah satu upayanya yaitu dengan melakukan negosiasi untuk menjalankan kepentingan negara (*national interest*) Indonesia dalam mengawasi dan menyelamatkan kedaulatan Indonesia dari kepentingan Singapura.

2. Satrio Utomo dan Andrea Abdul Rahman Azzqy dalam Budi Luhur *Journal of Contemporary Diplomacy*, Volume 1, Nomor 1 tahun 2017 yang berjudul “Penguasaan FIR (*Flight Information Region*) di Kepulauan Riau Terkait dengan DCA (*Defense Cooperation Agreement*) Indonesia-Singapura”.

Dalam jurnal ini membahas mengenai empat prinsip politik luar negeri pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo yaitu

mengutamakan perlindungan dari Warga Negara Indonesia (WNI) yang tinggal di luar negeri, perlindungan keamanan sumber daya maritim negara Indonesia, memaksimalkan produktivitas di kancah internasional, dan ikut dalam menjaga keamanan dan ketertiban di regional dan dunia. Namun dalam menjaga keamanan di lingkup regional atau nasional masih sulit di Indonesia, mengingat wilayah udara di atas Kepulauan Riau masih dikelola oleh FIR Singapura. Oleh itu, Indonesia bisa saja membuat strategi dalam mengambil ruang udara di Kepulauan Riau dengan menjadikan FIR sebagai acuan dari kesepakatan perjanjian *Defense Cooperation Agreement (DCA)*. Karena Singapura sangat membutuhkan persetujuan pemerintah Indonesia mengenai perjanjian DCA ini sehingga hal ini bisa dimanfaatkan oleh Indonesia untuk mengambil ruang udara di Riau. Selanjutnya untuk teori yang dipakai dalam jurnal penelitian ini yaitu realis, keamanan nasional dan *rational choice theory* untuk menganalisis penelitian ini.

Untuk perbedaan dari jurnal tersebut yaitu bahwa skripsi ini membahas mengenai Indonesia sekarang ini sudah tidak mengalami kesulitan seperti sebelumnya dalam mengawasi ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna karena dalam perjanjian FIR antara Indonesia dan Singapura pada tahun 2022 kemarin terdapat beberapa poin penting di antaranya seperti terdapat persetujuan mengenai penempatan sipil dan militer di ruang udara Indonesia yang didelegasikan ke Singapura serta penempatan ATC Indonesia di Singapura untuk mengawasi penerbangan

di wilayah Indonesia yang didelegasikan kepada Singapura. Kemudian pesawat Indonesia seperti TNI, Polri, KKP, dan Bea Cukai mendapat fasilitas operasional dan keamanan dari Singapura. Terakhir, untuk landasan konseptual yang dipakai dalam skripsi ini yaitu negosiasi untuk menganalisis penelitian ini.

3. Ramadhita Lestari dalam Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Volume 1, Nomor 1 tahun 2016 yang berjudul “Diplomasi Indonesia Dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (*Flight Information Region*) Di Atas Kepulauan Natuna Dengan Singapura”

Dalam penelitian ini membahas mengenai upaya diplomasi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam menyelesaikan ruang udara di Kepulauan Natuna karena ruang udara di Kepulauan Natuna didelegasikan oleh FIR Singapura. Namun yang terjadi setelah didelegasikan kepada Singapura menjadikan akses penerbangan Indonesia menjadi sulit seperti kasus Menteri pertahanan dan keamanan yang bernama L.B Moerdani yang dipersulit oleh ATC Singapura untuk mendarat di Kepulauan Natuna. Sehingga hal ini menjadikan L.B Moerdani untuk menyuarakan pengambilan Ruang udara di Kepulauan Natuna dari FIR Singapura berdasarkan ketentuan UNCLOS tahun 1982. Oleh itu upaya diplomasi yang dipakai Indonesia terhadap Singapura dalam menangani permasalahan ini yaitu *Joint Management* yaitu dengan melakukan pengelolaan ruang udara secara bersama antara Indonesia dan Singapura sebagai bentuk *win-win solution* dan *good neighbouring*.

Kemudian perbedaan jurnal di atas dengan skripsi ini yakni latar belakang adanya perjanjian FIR tahun 2022 antara Indonesia dan Singapura karena adanya amanat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu pasal 1 dan pasal 458. Sehingga hal ini membuat pada awal kepemimpinan Jokowi yakni para badan legislatif seperti DPR RI komisi I dan Komisi V mendesak untuk segera mengambil alih ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna. Sehingga hal ini membuat Presiden Jokowi membentuk kelompok kerja (Pokja) yang bertugas untuk mempersiapkan negosiasi dengan pihak Singapura.

4. Hanifati Nur Amalina, Muhammad Gholib Ramdani, dan Satria Arif Darmawan dalam jurnal Lontar Merah, Volume 2, Nomor 2 tahun 2019 yang berjudul “Pemecahan Permasalahan *Flight Information Region* (FIR) Di Wilayah Kedaulatan Indonesia”.

Dalam jurnal ini membahas mengenai peluang negara Indonesia untuk mengambil alih ruang udara di atas kepulauan Riau dan Natuna. Peluang ini berasal dari aspek kedaulatan, teknologi, dan aspek hukum internasional dan nasional. Dari aspek kedaulatan, Indonesia berdasarkan pada Konvensi Chicago tahun 1944 yang kemudian diratifikasi dalam undang-undang no.1 Tahun 2009 tentang penerbangan bahwa negara Indonesia berdaulat penuh atas ruang udaranya. Sehingga ketika Singapura mengelola ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna sebenarnya telah mengganggu dan menyalahi undang-undang di atas.

Kemudian berdasarkan aspek teknologi sebenarnya Indonesia sudah memenuhi untuk standar dari pelayanan navigasi yang berupa *Flight Information Service, Alerting System, Search and Rescue* tapi Indonesia masih belum mampu secara SDM dalam mengelola pelayanan navigasi. Dan yang terakhir yaitu dari aspek hukum internasional dan nasional bahwa perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura dalam mendelegasikan ruang udara di kepulauan Riau dan Natuna belum mempunyai status yang jelas, ditambah ICAO menolak untuk menyetujui perjanjian itu karena adanya sikap keberatan dari Malaysia terhadap batas wilayah negara Indonesia. Oleh sebab itu, pemerintah Indonesia mendapat tuntutan untuk segera berupaya mengambil ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna dari FIR Singapura demi menjaga dan memberikan keuntungan bagi Indonesia. Kemudian dalam jurnal ini, peneliti memakai penelitian berupa hukum yuridis normatif yang didukung dari sumber primer dan sekunder dengan berdasarkan undang-undang dan literatur studi yang berhubungan dengan kasus ini.

Adapun perbedaan jurnal demikian dengan isi skripsi ini yaitu skripsi ini membahas bahwa perjanjian FIR Indonesia dan Singapura pada tahun 2022 ini telah disepakati dan diterapkan melalui Peraturan Presiden (PERPRES) nomor 109 tahun 2022 pada tanggal 5 September 2022 sehingga lebih jelas dan kuat. Selain itu, perjanjian yang diselenggarakan pada tanggal 25 Januari 2022 ini dianggap memiliki kemajuan dibanding dengan perjanjian FIR tahun 1995 antara Indonesia dan Singapura. Dan

untuk menguatkan data penelitian ini maka peneliti mengambil sumber informasi dengan pihak yang terkait seperti Kemlu dan beberapa *website* resmi dari pemerintah seperti Setkab RI, Setneg RI, Kemenhub RI, dan sebagainya.

5. Indana Sakinah dalam Skripsi Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah tahun 2019 yang berjudul “Upaya Indonesia Dalam Mengambilalih *Flight Information Region* Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna”.

Dalam skripsi yang ditulis oleh Indana Sakinah membahas mengenai perbedaan pandangan antara militer dan sipil dalam masalah pengambilalihan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna. Yakni militer mendukung upaya ini karena menyangkut ancaman keamanan udara, sedangkan bagi sipil menganggap masalah ini sebagai isu mengenai keselamatan. Sehingga diperlukan pelayanan navigasi yang memadai untuk menjamin keselamatan. Dengan demikian pemerintah melalui berbagai lembaganya mendirikan AirNav Indonesia yang merupakan usulan ICAO dan memasang teknologi yang bernama ADS-B untuk memenuhi standar penerbangan internasional. Selain itu, mengingat bahwa penerbangan di Selat Malaka semakin padat dan sering terjadi *black flight* atau penerbangan tanpa *flight clearance* yang menimbulkan lemahnya pertahanan di Indonesia. Menjadikan perlunya Indonesia

mengkaji ulang perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura tahun 1995 karena sudah tidak relevan dan merugikan TNI AU.

Dan perbedaan skripsi tersebut dengan skripsi ini yaitu dalam skripsi ini baik antara Sipil dan Militer saling bekerja sama untuk memenuhi penerbangan sesuai standar ICAO dengan Kemenhub melakukan modernisasi peralatan penerbangan yang digencarkan dimulai tahun 2015 dan pembangunan infrastruktur pertahanan penerbangan yang mumpuni di Bandara Hang Nadim yang kemudian diresmikan menjadi pangkalan TNI AU pada tahun 2019.

6. Muhammad Fitrah Zulkarnain dalam Skripsi Departemen Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin tahun 2018 yang berjudul “*Flight Information Region (FIR) Singapura Dan Dampaknya Terhadap Kedaulatan Dan Keamanan Indonesia*”.

Dalam skripsi yang ditulis Muhammad Fitrah Zulkarnain ini membahas mengenai dampak di bidang kedaulatan, keamanan dan politik yang ditimbulkan Indonesia setelah adanya pendelegasian ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang di kontrol oleh ATC Singapura. Dalam kedaulatan contohnya seperti kejadian pada tahun 1991, yang mana Menteri pertahanan dipaksa mendarat oleh ATC Singapura, semua penerbangan militer atau kenegaraan milik Indonesia ketika melintasi ruang udara kepulauan Riau dan Natuna harus melapor ke Singapura, dan Singapura bisa bersikap semaunya dengan menentukan wilayah larangan

untuk aktivitas penerbangan militer Indonesia. Sehingga hal ini menjadikan terbelahnya otoritas kedaulatan negara di ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna. Kemudian dalam bidang keamanan dan politik yaitu terdapat pembatasan oleh ATC Singapura terhadap pelaksanaan patroli oleh TNI yang melakukan operasi pertolongan maupun latihan militer antar negara.

Berbeda dengan skripsi milik Muhammad Fitrah Zulkarnain, dalam skripsi ini membahas mengenai Indonesia mendapat keuntungan dari hasil perjanjian *realignment* FIR antara Indonesia dan Singapura tahun 2022 di bidang politik dan keamanan yaitu penerbangan Indonesia akan selalu diprioritaskan sehingga Indonesia ketika melakukan aktivitas seperti latihan militer mendapat jaminan keamanan dari Singapura. Dan Singapura tidak dapat melakukan sikap semaunya sendiri seperti dulu karena diawasi oleh ATC Indonesia yang ditempatkan di Singapura dan keberadaan sipil serta militer di sekitar kawasan udara Indonesia yang didelegasikan ke Singapura.

7. Akmalia Sofa, Herly Dwiyanto, Suryanto Djoko Waluyo dalam jurnal *Peperangan Asimetris*, Volume 7, Nomor 2 tahun 2021 yang berjudul “Strategi Pertahanan Indonesia Dalam Menghadapi Potensi Ancaman Asimetris Di Wilayah *Flight Information Region* (FIR) Kepulauan Riau Dan Natuna”.

Dalam jurnal penelitian ini membahas mengenai ancaman yang terjadi di Kepulauan Riau dan Natuna karena sering terjadi pelanggaran

oleh pesawat sipil maupun militer dari negara lain. Mengingat bahwa pelanggaran oleh pesawat dari negara asing ini dapat melakukan spionase yang membahayakan di suatu saat nanti. Selain itu, ancaman kedaulatan juga terjadi karena penempatan anggota sipil dan militer yang masih menjadi satu di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Sehingga hal ini menimbulkan perbedaan interpretasi baik sipil maupun militer, seperti pihak militer bisa saja memakai data dan informasi yang diperoleh untuk kepentingan negaranya. Oleh karena itu Indonesia membuat strategi pertahanan dengan mengikuti strategi dari Arthur F Lykke yaitu *ends, ways, dan means*.

Perbedaan jurnal di atas dengan skripsi ini yakni bahwa skripsi ini membahas strategi negosiasi Indonesia yang dipersiapkan matang oleh para TNI, Menhan, Menhub, Menlu, Setkab RI, Setneg RI yang terbentuk dengan nama Pokja berdasarkan perintah Presiden Jokowi. Dengan adanya pembentukan Pokja ini kesepakatan penyesuaian FIR yang terjadi pada tahun 2022 di Bintan menghasilkan beberapa poin penting yang menguntungkan Indonesia dan berdampak kepada keamanan kedaulatan, keselamatan penerbangan, dan keuntungan ekonomi.

8. Rizki Roza dalam jurnal Sekretariat Jenderal DPR RI, Volume 6, Nomor 22 tahun 2014 yang berjudul “Pengawasan Wilayah Udara Indonesia”.

Dalam jurnal ini membahas mengenai wilayah Indonesia yang luas menimbulkan banyaknya kejadian pelanggaran oleh pesawat asing di ruang udara Indonesia. Namun sayangnya upaya Indonesia untuk

menanggulangi pelanggaran tersebut masih terdapat kesulitan karena terbatasnya kemampuan Indonesia untuk mengawasi ruang udara. Sehingga perlu adanya inisiatif dari pemerintah Jokowi untuk bertindak tegas terhadap segala pelanggaran mengenai penerbangan asing agar negara lain dapat menghormati kebijakan yang berlaku di Indonesia. Namun sayangnya dengan adanya doktrin dari pemerintah Jokowi sebagai poros maritim menjadikan pembangunan untuk pertahanan maritim sebagai tujuan utama dari kekuatan militer di Indonesia. Oleh karena itu, perlu bagi Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI) mengingatkan kepada pemerintah Jokowi agar tidak mengesampingkan keamanan pertahanan udara walaupun lebih memberikan prioritas ke pertahanan maritim.

Selanjutnya perbedaan dengan jurnal tersebut yaitu skripsi ini membahas mengenai dampak dari negosiasi Indonesia terhadap Singapura dalam upaya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang selama ini dipegang oleh Singapura. Di mana salah satu poin penting dari perjanjian kesepakatan penyesuaian FIR antara Singapura dan Indonesia yaitu terdapat perjanjian CMAC yang menunjukkan upaya Indonesia untuk memberantas pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat asing semakin tegas. Dan Indonesia mempunyai kewenangan untuk mengevaluasi secara mandiri mengenai pelayanan navigasi yang diberikan Singapura.

9. William Raka Manumayasa Rumuat dalam *Journal of International Relations*, Volume 4, Nomor 3 tahun 2018 yang berjudul “Persamaan Perspektif sebagai Penyebab Penguasaan FIR Singapura di Ruang Udara Kepulauan Riau”.

Dalam jurnal ini membahas mengenai persamaan perspektif antara Indonesia dan Singapura yang menganggap masalah ruang udara sangat berhubungan dengan keselamatan. Sehingga menjadikan dua negara ini fokus untuk mengutamakan dan memaksimalkan yang namanya keselamatan dalam lalu lintas penerbangan. Dan dengan konsep *logic of appropriateness* yang berdasarkan identitas peran bahwa Singapura menjadi dewan ICAO II dan *global hub* yang harus mempromosikan yang namanya keselamatan penerbangan serta ditambah kedua negara ini memasukkan norma-norma ICAO berdasarkan Konvensi Chicago. Menjadikan Indonesia harus menyamakan perspektif dengan Singapura agar usaha mengambil alih ruang udara di Kepulauan Riau berdasarkan standar ICAO dan mendapat keyakinan serta persetujuan dengan mudah dari Singapura sebagai dewan II ICAO dan yang memegang kuasa atas ruang udara di Kepulauan Riau.

Untuk perbedaan jurnal tersebut dengan skripsi ini yaitu Indonesia dalam upaya memperoleh hati Singapura dengan membangun *Confident Presiden Building*, meyakinkan kualitas penerbangan Indonesia sesuai standar ICAO, dan meyakinkan kepada Singapura bahwa Indonesia bisa menjadi mitra kerja sama yang baik untuk penerbangan Singapura.

10. Akmalia Sofa dalam Skripsi Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Andalas tahun 2017 yang berjudul “Analisis Kebijakan Indonesia Dalam Mengambil Alih *Flight Information Region* (FIR) Atas Kepulauan Riau Dan Natuna Tahun 2014-2016.”

Dalam skripsi milik Akmalia Sofa membahas dampak yang terjadi akibat wilayah ruang udara yang dikelola Singapura yaitu kerugian pada ekonomi dan lemahnya pertahanan di ruang udara. Sehingga hal ini membuat Indonesia mengeluarkan kebijakan pertahanan pada tahun 2016. Latar belakang adanya kebijakan pertahanan tersebut karena adanya dukungan politik dalam negeri untuk mengambil alih ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna dari FIR Singapura, selanjutnya yaitu pertimbangan kemampuan ekonomi dan militer Indonesia, serta yang terakhir karena konteks internasional.

Untuk perbedaan skripsi dari Akmalia Sofa dengan skripsi ini yakni bahwa skripsi ini membahas adanya kesepakatan penyesuaian FIR antara Indonesia dan Singapura pada tahun 2022 kemarin berdampak kepada keuntungan keamanan kedaulatan Indonesia, keuntungan ekonomi, keuntungan bahwa Indonesia mendapat pengakuan internasional sebagai negara kepulauan, dan Indonesia dapat mengevaluasi pelayanan Singapura tanpa campur tangan negara lain. Dan untuk mengesahkan kesepakatan tersebut maka Indonesia mengeluarkan PERPRES nomor 109 tahun 2022.

## F. Argumentasi Utama

Berdasarkan upaya-upaya Indonesia dari tahun 2015 hingga tercapainya kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura tahun 2022 di Bintan, peneliti melihat di sini Indonesia memakai strategi negosiasi *Intergratif Bargaining* dengan melihat *win* yang didapat Indonesia dengan adanya kesepakatan penyesuaian *flight information region* dengan Singapura pada tahun 2022 memberikan keuntungan Indonesia yakni bertambahnya ruang udara Indonesia yang masuk FIR Jakarta menjadi 249.575 km<sup>2</sup>, kegiatan penerbangan Indonesia mendapat fasilitas operasional dan keamanan dari Singapura, terdapat Kerjasama sipil-militer antara Indonesia dan Singapura agar kedua belah negara terjalin komunikasi yang aktif untuk mencegah pelanggaran oleh pesawat asing, Indonesia dapat mengevaluasi kualitas penerbangan yang didelegasikan ke Singapura secara mandiri, dan Indonesia mendapat Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Sedangkan *win* Singapura yakni terjadinya perjanjian pertahanan Indonesia dan Singapura yang mengizinkan Angkatan Udara Singapura melakukan latihan di area Alpha satu, Alpha dua, dan area Bravo milik Indonesia di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Dan memberikan izin Angkatan Senjata Singapura berlatih dengan Angkatan Senjata negara lain di area Alpha dua, perairan, dan area Bravo di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna.

## **G. Sistematika Pembahasan**

Adapun sistematika pembahasan dalam penelitian yang berjudul “Strategi Negosiasi Indonesia Di balik Keberhasilan Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* Dengan Singapura Pada Tahun 2022” yaitu:

### **1. Bab I**

Dalam Bab I peneliti adalah pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah yang merupakan alasan dari peneliti untuk melakukan penelitian, fokus penelitian untuk menjadi gambaran mengenai penelitian yang akan dibahas, tujuan penelitian merupakan sasaran dari penelitian, manfaat penelitian sebagai penjabar dari kegunaan penelitian baik untuk akademis maupun praktis, tinjauan pustaka untuk menjelaskan perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian yang sekarang peneliti lakukan, argumentasi utama, dan sistematika pembahasan.

### **2. Bab II**

Di Bab II ini peneliti membahas mengenai landasan konseptual yang digunakan dalam menganalisis penelitian. Landasan konseptual yang digunakan yaitu negosiasi karena ini menyangkut strategi negosiasi Indonesia dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian FIR dengan Singapura pada tahun 2022. Dengan adanya teori ini dapat membantu peneliti untuk jalannya penelitian.

### **3. Bab III**

Pada Bab III menjelaskan mengenai metode penelitian yang dipakai seperti jenis dan pendekatan penelitian, waktu penelitian, tahap-tahap penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan teknik pemeriksaan keabsahan data.

### **4. Bab IV**

Bab ini berisi data-data penelitian yang telah didapat dari wawancara dan dokumentasi. Selain itu, dalam bab ini membahas mengenai hasil analisis penelitian yang berfokus pada landasan konseptual yang dipakai.

### **5. Bab V**

Di bab terakhir ini berisi kesimpulan dari semua pembahasan dalam penelitian. Selain itu juga ditutup dengan saran sebagai bahan untuk motivasi dan rekomendasi terhadap masalah dari penelitian yang dibahas.

UIN SUNAN AMPEL  
S U R A B A Y A

## BAB II

### LANDASAN KONSEPTUAL

#### A. Negosiasi

Kata negosiasi dalam bahasa latin disebut dengan *negotiatus* dan juga *negotiatiare* yang memiliki arti yaitu untuk melakukan sebuah bisnis. Kemudian dalam bahasa mandarin kata negosiasi disebut *Tan-Pan* yang bermakna bertemu dan memutuskan serta juga disebut dengan *Hui-Tan* yang bermakna bertemu dan berdiskusi. Sedangkan dalam bahasa inggris kata negosiasi disebut *negotiation* yang berarti *discussion in order to come to an agreement*.<sup>16</sup>

Dari berbagai asal kata tersebut akhirnya negosiasi dalam kamus hubungan internasional mempunyai definisi yakni proses komunikasi dan tawar-menawar yang dilakukan oleh para aktor hubungan internasional berdasarkan mekanisme yang disetujui bersama dalam rangka mencari solusi terhadap permasalahan tertentu.<sup>17</sup> Selanjutnya dalam disiplin hubungan internasional menurut Roy J. Lewicki, Bruce Barry, dan David M. Saunders bahwa negosiasi yaitu suatu bentuk perbuatan pengambilan keputusan yang dilakukan dengan pembicaraan oleh dua pihak atau lebih dalam rangka untuk menyelesaikan perbedaan kepentingan.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> Patrice Lumumba, *Negosiasi Dalam Hubungan Internasional* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013), 5.

<sup>17</sup> Khasan Ashari, *Kamus Hubungan Internasional* (Bandung: Nuansa Cendekia, 2015), 311.

<sup>18</sup> Roy J. Lewicki, David M. Saunders, and Bruce Barry, *Essentials of Negotiation, Arctic Review on Law and Politics*, vol. 3 (New York: Mc Graw Hill Education, 2016), 3.

Adapun manfaat positif dari adanya negosiasi yaitu para pihak yang mempunyai permasalahan dapat bertemu dengan langsung dan melakukan perundingan, para pihak yang terlibat dalam negosiasi berhak mempunyai kebebasan untuk menyelesaikan sengketa berdasarkan kesepakatan bersama, para pihak sendiri dapat mengawasi dan mengamati langsung proses penyelesaiannya, kemudian dengan adanya negosiasi dapat menghindari perhatian publik dan menghindari adanya tekanan politik dalam negeri.<sup>19</sup> Sehingga dengan adanya negosiasi ini para pihak yang bersengketa dapat puas terhadap keputusan yang telah diambil. Sedangkan kelemahan dari negosiasi sendiri yaitu jika kedudukan antara pihak yang bersengketa tidakimbang menjadikan pihak yang kuat akan menekan pihak lainnya, selanjutnya dalam proses negosiasi membutuhkan waktu yang lama yang dilatar belakangi karena munculnya permasalahan antar negara dan tidak adanya kesepakatan batas waktu untuk para pihak dalam menyelesaikan permasalahannya melalui negosiasi, serta yang terakhir yakni apabila dari salah satu pihak yang bersengketa tetap kukuh dengan pendiriannya menjadikan negosiasi yang dihasilkan tidak produktif.<sup>20</sup>

#### 1. Prinsip Negosiasi

Perbedaan bentuk percakapan negosiasi dengan percakapan yang dilakukan seseorang yang hanya bertukar informasi yakni bahwa negosiasi dilakukan sebagai upaya mencapai hasil tertentu seperti

<sup>19</sup> Dewa Gede Sudika Mangku, "Suatu Kajian Umum Tentang Penyelesaian Sengketa Internasional Termasuk Di Dalam Tubuh ASEAN," *Jurnal Perspektif* 17, no. 3 (2012): 150–61, <https://doi.org/10.30742/perspektif.v17i3.104>.

<sup>20</sup> *Ibid*, 153.

perjanjian dan negosiasi adalah sebuah percakapan yang dilakukan beberapa pihak yang nantinya akan menghasilkan sebuah kegagalan maupun kesuksesan dalam menangani masalah yang sedang terjadi.<sup>21</sup>

Kemudian untuk memasuki lingkup negosiasi maka perlu untuk memahami prinsip-prinsip negosiasi tersebut seperti pertama, negosiasi bersifat *negotiable* yang berarti permasalahan-permasalahan yang akan dinegosiasikan merupakan isu yang pantas untuk diselesaikan lewat negosiasi. Kedua, pihak yang terlibat dalam negosiasi terdiri dari dua atau lebih individu, kelompok, organisasi, dan negara yang berada dalam kesamaan substansi seperti antar negara yang sedang terjadi konflik atau perang. Ketiga, terjadi perbedaan kepentingan antara satu pihak dengan pihak lainnya sehingga masing-masing dari pihak tersebut harus mencari solusi untuk menyelesaikan permasalahannya. Yang keempat, beberapa pihak yang bernegosiasi mempunyai dasar pemikiran untuk dapat memanfaatkan beberapa bentuk pengaruh sehingga bisa mencapai kesepakatan antara kedua belah pihak. Kelima, banyak pihak lebih memilih menggunakan negosiasi dibanding dengan perlawanan secara terbuka atau para pihak menyerahkan konflik mereka ke otoritas yang lebih tinggi seperti Mahkamah Internasional. Keenam, dengan dilakukan negosiasi masing-masing pihak dapat menerima perubahan dan memodifikasi permintaan mereka menjadi jalan yang kreatif untuk menyelesaikan permasalahan. Ketujuh, negosiasi ini bersifat sukarela

---

<sup>21</sup> Patrick Collins, *Negotiate To Win!: Talking Your Way To What You Want* (New York: Sterling, 2009), 6.

sehingga pihak yang terlibat memang mempunyai niat untuk memenuhi kepentingan mereka bukan sebagai bentuk paksaan dari pihak lain. Kedelapan, negosiasi dilakukan agar masing-masing pihak dapat memperoleh lebih dari satu tujuan kepentingan dan keinginan mereka. Kesembilan, negosiasi membutuhkan proses waktu yang panjang dan memakan waktu sehingga tidak instan atau langsung selesai. Dan yang terakhir yaitu kesepuluh, negosiasi biasanya memakai pihak ketiga karena beberapa pihak yang mengalami konflik terjadi kesulitan menemukan kesepakatan.<sup>22</sup>

## 2. Proses Negosiasi

Dalam mewujudkan terbentuknya kesepakatan maka diperlukan adanya proses negosiasi atau yang disebut *around the table*. Adapun tahapan proses negosiasi terdiri dari:

### a. Tahapan persiapan dan perencanaan

Tahapan persiapan dan perencanaan merupakan sebuah faktor yang menentukan kelancaran dan kesuksesan dari negosiasi. Walaupun hal ini dianggap sebagai sesuatu hal yang membosankan sehingga sering untuk disepelekan, akibatnya yakni negosiator akan mengalami kegagalan dalam menentukan tujuannya karena bingung, bersifat defensif, dan memilih menunda proses negosiasi yang menyebabkan pihak lain marah. Selain itu dampak yang terjadi yaitu negosiator tidak dapat menyadari kelemahan dan kekuatan dirinya

---

<sup>22</sup> Lumumba, *Hubungan Internasional*, 7-9.

sendiri dan kekurangan dari pihak lain karena kurang persiapan, serta negosiator tidak mampu untuk bergerak secara cepat dan cerdas dalam proses *take and give* saat bernegosiasi.<sup>23</sup>

Oleh sebab itu maka diperlukan persiapan dan pembuatan perencanaan yang meliputi pertama, identifikasi masalah yaitu para negosiator menentukan isu yang dianggap penting dan kurang penting, merumuskan bahwa isu tersebut sudah saling berkaitan, dan mempersiapkan argumen mengenai pentingnya isu yang dibahas untuk dinegosiasikan. Kedua, menentukan kepentingan dengan mempertanyakan tujuan pihak sendiri menginginkan hal demikian. Ketiga, saling berkonsultasi satu sama lain karena biasanya para negosiator yang profesional melakukan pertukaran daftar isu sehingga nantinya mereka dapat bersepakat mengenai isu yang dibicarakan sebelum terjadi kesepakatan yang sebenarnya. Keempat, mengatur peraturan dan strategi tujuan dengan mempertimbangkan poin yang ditargetkan sehingga terjadi kesepakatan penyelesaian, poin perlawanan yang terdiri dari poin yang dapat diterima maupun tidak diterima, poin alternatif atau disebut BATNA yakni poin bahwa pihak itu sendiri dapat melakukan penyelesaian melalui negosiator lain atau pihak itu sendiri yang menyepakatinya. Kelima, mengidentifikasi batas kemampuan. Keenam, mengembangkan argumen pendukung. Ketujuh, menganalisis pihak lain dengan melihat sumber daya,

---

<sup>23</sup> R.J Lewicki, Saunders, and Minton, *Essential of Negotiation* (USA: The Mc-Graw Hill, 1997) dalam lumumba, Hubungan, *Hubungan Internasional*, 15-16.

kepentingan, kebutuhan, sasaran, reputasi dan gaya negosiasi, poin alternatif, wewenang pihak lain dalam menciptakan kesepakatan, dan strategi serta taktik dari pihak lain.<sup>24</sup>

Berdasarkan poin-poin tersebut, seorang negosiator juga membuat perencanaan yang matang dengan melakukan hal-hal sebagai berikut seperti menyadari bahwa keadaan negosiasi yang berbeda nantinya akan memerlukan strategi dasar yang juga berbeda, menjelaskan tujuan dan sasaran target yang akan diambil, memahami dan memilih isu-isu kunci dan kepentingan yang akan dicapai, melakukan diskusi dengan para konstituen lainnya dan pihak lawan sebagai usaha mempertajam isu dan tujuan, memahami hal yang akan terjadi saat proses negosiasi sehingga para negosiator dapat membuat strategi dalam mencapai tujuan, memahami karakter dan gaya negosiasi sehingga dapat mengetahui strategi pihak lain, dan mengembangkan argumen dan informasi yang mendukung serta menguatkan.

#### b. Kegiatan negosiasi

Adapun kegiatan negosiasi terdiri dari yang kesatu yaitu *warming up* (pemanasan) yang meliputi *welcoming atmosphere* atau atmosfer pembuka dan *first overview of issue* atau gambaran awal dari sebuah isu. Kedua, *present the party's position* (memperkenalkan posisi dari masing-masing pihak) dengan *opening bid* atau penawaran

---

<sup>24</sup> Ibid, 16-26.

pembuka, *exchange arguments and positions* atau dinamakan bertukar pendapat dan posisi, serta *gather informations* atau dinamakan mengumpulkan berbagai informasi. Ketiga, *edging closer* (mendekati akhir negosiasi) yaitu melakukan *establish wishes and needs* atau menentukan beberapa keinginan dan kebutuhan, *seek constructive solutions* atau mencari sebuah solusi konstruktif, dan *negotiate details*. Keempat, *conclusion or breakdown* (kesimpulan) dengan melaksanakan *tie up packages for decision* atau mengemas beberapa pilihan, *signature of contract* atau penandatanganan kontrak kesepakatan, dan *breakdown of negotiation* atau akhir dari sebuah negosiasi.

Selanjutnya untuk mendukung proses kesuksesan dari proses negosiasi maka perlu menerapkan sepuluh firman negosiasi yaitu membiarkan pihak lain atau lawan untuk berbicara terlebih dahulu, memanfaatkan ketika suasana tenang yakni ketika pihak lawan terdesak dan diam maka tawarkan sebuah pertanyaan apakah mereka membutuhkan tambahan informasi, menyiapkan masalah pihak sendiri dan masalah pihak lawan, tetap harus mengatakan sebuah kebenaran, harus melakukan negosiasi bersama orang yang tepat, harus mencegah perpecahan internal, harus mencegah kelelahan, tidak tergesa-gesa, berbicara dengan pihak lawan dengan suara yang

lembut, dan berprinsip untuk mencari kesepakatan bukan kemenangan saja.<sup>25</sup>

### 3. Aktor Dalam Negosiasi

Negosiasi yaitu suatu proses yang dilakukan oleh berbagai aktor, bisa dari aktor negara maupun non negara untuk mencapai tujuan negosiasi yakni mencari solusi permasalahan sehingga pihak yang terlibat dapat merasakan keuntungan dari penyelesaian tersebut.<sup>26</sup> Dalam implementasinya negosiasi dibagi menjadi dua yaitu negosiasi formal (*track I diplomacy*) dan negosiasi informal (*track II diplomacy*). Negosiasi formal ialah negosiasi yang dilakukan oleh para negosiator untuk mewakili institusi formal atau negara, jadi hasil kesepakatannya akan mengikat secara formal juga. Sedangkan negosiasi informal ialah negosiasi yang dilakukan oleh para negosiator bukan untuk mewakili dari negara atau institusi formal.<sup>27</sup> Namun untuk negosiasi dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura pada tahun 2022 adalah negosiasi formal yang mana aktor dari Indonesia maupun Singapura yang terlibat adalah para aktor negara atau pemerintah.

---

<sup>25</sup> Patrick Gillins, *Talking Your Way To What You Want Negotiate To Win* (New York: Sterling, 2009). dalam Lumumba, *Negosiasi Dalam Hubungan Internasional*, 29-31.

<sup>26</sup> Milvania Citantya, "Negosiasi Pemerintah Filipina Dengan Amerika Serikat Dalam Rangka Pemberian International Aid Di Masa Pandemi Covid-19," *Jurnal Multidisipliner Mahasiswa Indonesia* 2, no. 2 (2020): 178–91, <https://doi.org/10.22146/balairung.v2i2.57282>.

<sup>27</sup> Wilfried Bolewski, *Diplomacy and International Law in Globalized Relations* (Berlin Heidelberg: Springer-Verlag, 2007) dalam jurnal Ign Agung Satyawan, "Komunikasi Negosiasi China Terhadap Penyelesaian Sengketa Laut China Selatan" 3, no. 2 (2010): 1–23.

Untuk aktor yang mewakili negara biasanya yang terlibat seperti para Menteri luar negeri, para duta besar atau wakil khusus yang langsung ditunjuk oleh negara-negara yang bersengketa untuk melakukan perundingan.<sup>28</sup>

Menurut pendapat Hikmahanto Juwana dalam menentukan anggota tim dalam perundingan harus memperhatikan yaitu *skill* yang dimiliki dalam bernegosiasi, kepiawaian dalam berbahasa inggris, kepiawaian dalam memahami hukum dalam bentuk bahasa inggris, keterampilan dalam meyakinkan dengan sebuah argumentasi dan dasar hukum yang dipercaya, keterampilan dalam menelusuri berbagai macam instrumen hukum internasional apabila mengenai kasus yang pernah diputus beserta dengan bukti-buktinya, dan yang terakhir bahwa tim perundingan harus dibentuk dalam *ad hoc* yang berdasarkan keahlian, ketersediaan waktu, serta tenaga, yang berguna untuk mengumpulkan amunisi dan argumentasi di dalam meja perundingan.<sup>29</sup>

#### 4. Strategi Negosiasi *Integratif Bargaining*

Pendekatan integratif atau *win-win approach*. Pendekatan dalam bentuk ini disebut dengan pendekatan kolaboratif atau *value creating* yakni para pihak yang melakukan negosiasi tidak secara fundamental berseberangan dengan pihak lawan sehingga tujuan dari masing-masing

---

<sup>28</sup> Ummi Yusnita, "Penyelesaian Sengketa Batas Laut Antara Indonesia Dan Malaysia Dalam Perspektif Hukum Internasional," *Binamulia Hukum* 7, no. 1 (2018): 96–106, <https://doi.org/10.37893/jbh.v7i1.317>.

<sup>29</sup> *Ibid.*

pihak dapat diintegrasikan dan diwujudkan tanpa menjadikan pihak lain kalah.<sup>30</sup>

Strategi dan taktik ini sangat berbeda dengan *Distribution Bargaining*. Strategi *Integratif Bargaining* yang mana tujuan masing-masing pihak bukan merupakan sesuatu yang eksklusif sehingga ketika salah satu pihak mengejar tujuannya bukan berarti penghalang untuk pihak lain mengejar tujuannya juga.

Jadi kata lainnya bahwa keuntungan dari satu pihak tidak membuat pihak lain merasa dirugikan atau dalam *integratif bargaining* obsesinya lebih kepada prinsip *win-win* yang memungkinkan semua pihak dapat mencapai objektivitas. Hal ini ditandai dengan upaya bersama untuk pertukaran informasi dan mencari solusi serta faktor-faktor yang menghambat. Sehingga para negosiator harus menciptakan suasana diskusi yang terbuka untuk semua masalah selama masih berkaitan dengan topik yang dibicarakan.

Kemudian untuk mencapai keberhasilan dari strategi dan taktik *integratif bargaining* yaitu semua pihak harus mempunyai tujuan untuk merumuskan keinginan semua pihak dan semua pihak harus berusaha berkolaboratif untuk mencapai tujuan yang kolektif karena negosiator akan mencari solusi dengan mempertemukan objek masalah dengan kebutuhan dari semua pihak.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Siswanto, *Diplomatik Amerika Serikat – Kuba*, 56.

<sup>31</sup> Lumumba, *Negosiasi Dalam Hubungan Internasional*, 52.

Selain itu keberhasilan *integratif bargaining* tergantung kepada para negosiator yang mampu menempatkan posisinya yang tidak hanya memikirkan tujuannya sendiri, tapi juga mempertimbangkan tujuan pihak lain sehingga terjadi kesepakatan yang diterima semua pihak. Serta rasa percaya oleh semua pihak untuk memperoleh keuntungan walaupun hasilnya yang berbeda.

Adapun beberapa tipe dari *integratif bargaining* yaitu pertama, tujuan umum ialah seluruh pihak memberikan sesuatu yang pantas diperoleh sehingga semua pihak memperoleh keuntungan. Kedua, tujuan bersama yang dibagi adalah masing-masing pihak bekerja sama untuk mencapai solusi akhir walaupun dari masing-masing pihak memperoleh keuntungan yang berbeda. Hal ini karena tujuan bersama berfokus untuk mendapatkan *output* yang dapat dibagi rata dengan risiko yang minim. Dan yang ketiga, tujuan yang saling berhubungan yakni dari masing-masing individu mempunyai tujuan sendiri yang kontras namun mereka sepakat untuk menggabungkannya dalam upaya kolektif.<sup>32</sup>

Selanjutnya untuk mendukung strategi *integratif bargaining* maka perlu dikembangkan beberapa faktor seperti:<sup>33</sup>

- 1) Pengakuan akan kemampuan untuk dapat memecahkan masalah orang lain. Jadi dalam hal ini jika pihak saling percaya maka mereka akan mau bekerja sama dan melakukan dibandingkan dengan pihak yang tidak saling percaya maka kurang bisa untuk menyimpan waktu

---

<sup>32</sup> Ibid, 53.

<sup>33</sup> Ibid, 54-56.

dan energi untuk menjalin kerja sama yang potensial. Selain itu, keahlian dalam membaca masalah dapat memperkuat negosiator dalam memahami kompleksitas dari masalah.

- 2) Mengakui kelayakan posisi dari pihak lain. Jadi dalam *integratif bargaining* para negosiator harus menerima secara benar mengenai informasi, keinginan, dan sikap pihak lain. Karena tujuan *integratif bargaining* bukan untuk menyerang sudut pandang pihak lain, namun untuk menyertakannya dalam sebuah definisi masalah dan memastikan bahwa alternatif tersebut dapat diterima oleh semua pihak.
- 3) Adanya motivasi dan komitmen untuk bekerja sama. Sehingga semua pihak mempunyai motivasi untuk berkolaborasi bersama dibandingkan dengan berkompetisi. Mereka harus mempunyai sebuah komitmen untuk mencapai tujuan bersama dibandingkan kebutuhan dari masing-masing pihak. *Integratif Bargaining* lebih terbuka, terpercaya, dan fleksibel yang bertanggung jawab. Dan motivasi dan komitmen dalam mencari solusi masalah yaitu dengan masing-masing pihak percaya bahwa mereka senasib, para pihak dapat mendemonstrasikan kepada pihak lain bahwa bekerja sama lebih menghasilkan profit dari pada bekerja secara individu, dan para pihak bisa menekankan bahwa mereka tetap bisa bekerja sama setelah negosiasi selesai atau mereka dapat tetap melanjutkan kerja sama dengan memperoleh keuntungan dari hubungan yang telah terbangun.

- 4) Kepercayaan. Walaupun kepercayaan tidak mengantarkan untuk kedua belah pihak melakukan kolaborasi. Tapi ada beberapa faktor yang menunjang untuk menumbuhkan kepercayaan di antara negosiator yaitu pertama, mempercayai orang yang mempunyai rasa atau sikap positif yang seperti kita. Kedua, mempercayai orang yang bergantung terhadap kita sehingga kita membantu mereka dan suatu saat mereka dapat sebaliknya terhadap kita. Ketiga, mempercayai seseorang yang mempunyai sifat kooperatif dan dipercaya pada awalnya. Hal ini menunjukkan bahwa mereka berkomitmen untuk kebutuhan bersama dengan mencari solusi bersama.
- 5) Komunikasi yang jelas dan akurat. Adapun kriteria dari komunikasi yang jelas dan akurat yakni pertama, negosiator bisa membagi informasi dengan pihak lain. Jadi mereka harus bisa mengutarakan apa yang mereka inginkan dan yang lebih penting mereka dapat memberikan alasan mereka menginginkan tersebut dengan detail dan tidak ambigu. Kedua, pihak lain tersebut mempunyai kemampuan untuk memahami komunikasi. Sehingga mereka paham dengan pernyataan yang kita utarakan dan dapat menerima maksud yang sama dari yang kita utarakan.

Hal ini dilakukan agar di dalam meja perundingan tidak terjadi ambiguitas atau kesalahan dalam komunikasi. Jadi ketika ada salah satu pihak dari tim *bargaining* melontarkan pernyataan yang membingungkan, pihak lain dapat mengklarifikasinya.

## B. Kesepakatan Penyesuaian Flight Information Region

Penerbangan menjadi aktivitas yang tidak bisa di lepaskan dari kehidupan ini. Karena pada masa sekarang ini, orang lebih memilih menggunakan pesawat sebagai transportasi udara yang hemat, singkat, dan lebih efisien dalam perjalanan dan waktu.<sup>34</sup> Berbagai jenis pesawat sipil dari berbagai negara masuk untuk melakukan tujuan masing-masing atas perizinan dari negara yang berkuasa di ruang udara tersebut atau yang disebut dengan *flight approval*. Sehingga ruang udara ini merupakan hal yang begitu penting bagi ekonomi, politik, kedaulatan dan keamanan suatu negara.

Sebagai negara yang memiliki jalur lalu lintas yang strategis, hal ini memberikan dampak tersendiri bagi Indonesia dari segi keuntungan dan juga ancaman seperti kesempatan untuk negara-negara lain merebut alih ruang udara tanpa ada izin dari Indonesia selaku yang berkuasa. Dengan demikian penting bagi setiap negara untuk membentuk *Flight Information Region* atau yang disebut FIR agar tidak terjadi yang namanya *Black Flight*.

*Flight Information Region* atau yang dikenal FIR adalah sebuah kawasan di ruang udara yang memberikan sebuah layanan berupa informasi mengenai keselamatan dalam penerbangan. Secara terminologi *Flight Information Region* (FIR) di pakai untuk penataan dalam pengaturan sebuah jalur lalu lintas udara atau yang di kenal *Air Traffic Controller* (ATC).<sup>35</sup> FIR

---

<sup>34</sup> Suhartono, D. Herly Dwiyanto, and Deni D.A.R, “*Penegakan Kedaulatan Negara Di Wilayah Udara Nasional*”, 113.

<sup>35</sup> Chappy Hakim, *FIR Di Kepulauan Riau: Wilayah Udara Kedaulatan NKRI* (Jakarta: PT Kompas Media Nusantara, 2019), 51.

sendiri terdiri dari dari dua bagian yaitu *Flight Information Service* (FIS) dan *alerting service*.

Jadi di sini dapat disimpulkan bahwa dengan adanya FIR berbagai jenis pesawat yang melintas di atas ruang udara suatu negara dapat memperoleh pengawasan karena harus mendapatkan *Fligh Clearance* atau yang disebut izin terbang dari negara tersebut, agar tidak terjadi yang namanya *Black Flight* atau penerbangan sengaja masuk ke ruang udara suatu negara tanpa adanya izin yang jelas. Ditambah dengan adanya kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura tahun 2022 kemarin itu sangat membantu Indonesia untuk menangani masalah mengenai pelanggaran oleh pesawat asing dan diskriminasi Singapura terhadap penerbangan pesawat negara Indonesia yang selama ini terjadi karena dipegang oleh ATC Singapura di Kawasan kepulauan Riau dan Natuna.

Lalu maksud dari “penyesuaian” dalam perjanjian tersebut yakni bahwa ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang tadinya masuk ke kawasan FIR Singapura, kini menjadi masuk ke FIR Jakarta.<sup>36</sup> Sehingga ruang udara yang masuk pada FIR Jakarta bertambah menjadi 249.575 km<sup>2</sup>. Adapun poin isi kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* tahun 2022 antara Indonesia dan Singapura yaitu pasal 1 berisi penyesuaian *Flight Information Regions*, pasal 2 berisi pendelegasian penyediaan pelayanan

---

<sup>36</sup> Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, “*Lima Elemen Penting Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia – Singapura*,” Sekretariat Kabinet Republik, 2022, diakses pada 19 Juni 2023 melalui <https://setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyediaan-pelayanan-penerbangan-antara-indonesia-dan-singapura/>.

navigasi penerbangan, pasal 3 berisi prosedur koordinasi, pasal 4 berisi penyediaan pelayanan navigasi penerbangan di sektor A dan B, pasal 5 berisi notifikasi, pasal 6 berisi biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan, pasal 7 berisi durasi dan reuiu, pasal 8 berisi pemberlakuan konvensi dan dokumen ICAO, pasal 9 berisi penyelesaian perselisihan, dan pasal 10 berisi pemberlakuan.<sup>37</sup>



---

<sup>37</sup> Republik Indonesia, *“Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Singapura Tentang Penyesuaian Batas Antara Flight Information Region Jakarta Dan Flight Information Region Singapura,”* 2022.

### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

Masyarakat di dunia ini dalam setiap tahunnya mengalami perkembangan, termasuk ilmu sosial juga mengalami perkembangan namun tidak disadari bahwa itu sebagai hal baru. Oleh karena itu mendorong manusia untuk berupaya memperoleh pengetahuan baru tersebut melalui penelitian agar mendapat jawaban dari rasa keingintahuannya terhadap gejala sosial yang terjadi. Dengan demikian diperlukan tindakan berupa pengumpulan data, analisis, dan interpretasi untuk tujuan penelitian yang disebut metode penelitian.<sup>38</sup>

#### **A. Penelitian dan Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan berupa kualitatif. Penelitian dengan pendekatan kualitatif ini merupakan metode baru yang dalam proses penelitian kurang terstruktur. Selain itu, penelitian dengan metode kualitatif membutuhkan jangka waktu yang lama karena penelitian ini bersifat penemuan yang tidak hanya pembuktian dari hipotesis seperti penelitian dengan metode kuantitatif. Sehingga penelitian dengan pendekatan kualitatif harus mempunyai sifat perspektif *emic* yaitu mendapatkan data bukan hanya yang seharusnya dan bukan berdasarkan dengan apa yang dipikirkan dari peneliti tetapi apa yang ditemukan di lapangan, dialami, dirasakan, dan yang dipikirkan dari partisipan atau pemilik sumber data. Dengan demikian penelitian dengan pendekatan kualitatif lebih sulit.

---

<sup>38</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2019), 2.

Selanjutnya untuk jenis penelitian ini yaitu deskriptif yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi aktual secara terperinci yang menggambarkan gejala yang sudah ada berdasarkan fakta, pengidentifikasian masalah, memeriksa keadaan dan praktik yang berjalan, melakukan perbandingan atau yang dinamakan evaluasi, dan belajar dari hal-hal yang dilakukan berdasarkan pengalaman orang lain untuk mengambil sikap kebijakan yang akan datang dari masalah yang sama. Sehingga penelitian jenis ini menjawab mengenai status dari objek penelitian yang dilakukan dengan apa adanya atau sesuai realitas yang terjadi dalam upaya pengambilan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Deskripsi dalam penelitian ini yaitu untuk menjawab “bagaimana?”. Seperti dalam studi kasus dari rumusan masalah ini yaitu “bagaimana strategi negosiasi Indonesia dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura pada tahun 2022?”, yang didukung oleh data primer maupun sekunder. Data primer diperoleh dari wawancara dengan pihak Kementerian Luar Negeri, Undang-undang yang berhubungan dengan penerbangan yang kaitannya dengan Singapura dan Indonesia, dan *website* resmi dari pemerintah, *website* dari dinas perhubungan udara, AirNav Indonesia, dan sebagainya. Sedangkan data sekunder diperoleh dari jurnal, artikel, skripsi, tesis, buku, berita dan lain-lain.

## **B. Waktu Penelitian**

Penelitian mengenai strategi Indonesia dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura

dilakukan dari bulan Maret 2022 sampai Juni tahun 2023 ini. Dengan melalui dokumentasi serta melalui wawancara secara daring dengan pihak Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (Kemlu RI).

### C. Tingkat Analisis

Dalam studi hubungan internasional para peneliti perlu menentukan bidang yang akan dikaji, batas ruang lingkup penelitian dan menetapkan tingkat analisis yang hendak dipakai untuk mengatur semua proses analisis tersebut. Alasan perlunya memperhatikan tingkat analisis menurut Prof. Mochtar Mas' oed yaitu untuk memaparkan salah satu peristiwa internasional seperti tindakan eksternal dari sebuah negara, dengan adanya kerangka berpikir tingkat analisis dapat membantu peneliti untuk memilih faktor yang sebaiknya harus ditekankan, dengan adanya kerangka berpikir analisis memungkinkan peneliti bisa memilih dampak yang ditimbulkan beberapa faktor tertentu dengan dampak yang ditimbulkan dari beberapa faktor lain dan kemudian antara beberapa faktor yang berbeda tersebut dibandingkan. Sehingga peneliti dapat memperoleh penjelasan alternatif dari hasil membandingkan tersebut, dan dengan adanya kerangka berpikir analisis menjadikan peneliti harus peka dengan masalah di tingkat analisis karena ada kemungkinan terjadi kesalahan metodologi yaitu *fallacy of composition* maupun *ecological fallacy*.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Mochtar Mas' oed, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin Dan Metodologi* (Jakarta: LP3ES, 1990), 40-41.

Dari penjelasan di atas menunjukkan pentingnya menentukan subjek atau tingkat analisis dan objek penelitian. Dalam menentukan tingkat analisis sesuai dengan studi hubungan internasional maka peneliti memilih analisis penelitian ini sesuai yang diterapkan oleh Mochtar Mas'ood yang terdiri dari:<sup>40</sup>

### 1. Perilaku Individu

Dalam analisis tingkat ini para ilmuwan mempunyai anggapan bahwa terjadinya peristiwa hubungan internasional disebabkan oleh perilaku individu-individu yang saling berhubungan. Adapun individu-individu itu yakni para tokoh utama yang mempunyai andil dalam membuat keputusan seperti Menteri luar negeri, kepala pemerintahan, penasehat keamanan, dan lain-lain.

### 2. Perilaku Kelompok

Pada tingkat analisis ini menekankan yang namanya tindakan internasional disebabkan kelompok kecil (contohnya yaitu politbiro, kabinet, dewan penasehat keamanan, dan lain-lain), organisasi-organisasi yang ikut terlibat, departemen, badan pemerintah, birokrasi, dan sejenisnya. Sehingga untuk mempelajari hubungan internasional kita harus mempelajari perilaku seperti subjek-subjek yang terlibat di atas.

### 3. Negara-Bangsa

Pada analisis ini menekankan yang namanya perbedaan perilaku sekumpulan pembuat kebijakan di sebuah negara dengan sekumpulan

---

<sup>40</sup> Ibid, 46-48.

lain di negara lain karena hubungan internasional pada dasarnya dikuasai oleh perilaku sebuah negara-bangsa. Sehingga perilaku seperti individu, kelompok, lembaga, organisasi dalam proses berpolitik akan diperhatikan selama itu menyangkut dengan tindakan internasional negara tersebut. Dengan ungkapan lain bahwa pada tingkat analisis ini kita harus mempelajari yang namanya politik luar negeri sebuah negara-bangsa dalam unit yang utuh.

#### 4. Pengelompokan Negara-negara

Di tingkat ini para analisis mempunyai anggapan bahwa biasanya negara-bangsa tidak melakukan perbuatan sendiri tetapi berkelompok. Karena bagi mereka hubungan internasional sebagai bentuk hubungan yang menimbulkan bentuk pola dan sebuah pengelompokan. Jadi dalam analisis ini yang perlu dipelajari yaitu sebuah pengelompokan negara-negara seperti aliansi, pengelompokan regional, blok ideologi, persekutuan ekonomi dan perdagangan, dan lain-lain.

#### 5. Sistem Internasional

Para pendukung analisis ini mempunyai anggapan bahwa adanya bangsa-bangsa di dunia dan interaksi di antara mereka merupakan sebuah sistem. Dengan adanya sistem sebagai lingkungan telah mempengaruhi perilaku dari negara-bangsa. Oleh karena itu, para analis menganjurkan untuk mempelajari tingkat analisis ini untuk perilaku-perilaku para aktor hubungan internasional yang ikut terlibat di dalamnya.

Dari beberapa macam-macam tingkat analisis yang dipaparkan oleh Mochtar Mas'ood di atas, maka peneliti menggunakan unit analisis dan eksplanasi berupa tingkat analisis negara-bangsa. Adapun subjek atau tingkat analisis dalam penelitian ini yaitu Indonesia dan Singapura, sedangkan objeknya yaitu strategi dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura pada tahun 2022.

#### **D. Tahap-Tahap Penelitian**

Adapun tahap-tahap penelitian yang dipakai oleh peneliti mengikuti John Creswell yang terdiri dari:<sup>41</sup>

1. Identifikasi Masalah (*Identifying a Research Problem*)

Upaya pertama yang dilakukan peneliti yaitu melakukan identifikasi masalah yang berhubungan dengan *Flight Information Region* (FIR). Identifikasi masalah adalah proses pengenalan isu dalam penelitian, sehingga peneliti dapat mengetahui bahwa isu mengenai *Flight Information Region* pantas untuk diteliti ataupun tidak.

2. Penelusuran Kepustakaan (*Reviewing the Literature*)

Untuk mendukung langkah identifikasi masalah, maka peneliti melakukan penelusuran kepustakaan. Jadi peneliti mencari buku, jurnal, artikel, *e-book* dan sebagainya yang memuat mengenai pembahasan dan

---

<sup>41</sup> John W Creswell, *Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research*, (Lincoln: Pearson, 2012).

teori yang berhubungan dengan *Flight Information Region* di Kepulauan Riau dan Natuna yang selama ini dipegang oleh Singapura.

3. Menentukan Tujuan dan Pertanyaan Penelitian (*Specifying a Purpose and Research Questions*)

Setelah melakukan penelusuran kepustakaan yaitu peneliti menentukan tujuan dan pertanyaan penelitian. Seperti tujuan penelitian ini untuk mengetahui strategi dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura pada tahun 2022 kemarin. Karena setelah peneliti melakukan penelusuran kepustakaan peneliti menemukan permasalahan yang selama ini terjadi. Yakni Indonesia tidak memperoleh keuntungan dari berbagai perundingan yang telah dilakukan dan baru tahun 2022 kemarin Indonesia dapat memperoleh keuntungan dari kesepakatan yang telah dibuat dengan Singapura.

Selanjutnya setelah menetapkan tujuan penelitian maka peneliti menentukan rumusan masalah agar penelitian dapat berfokus pada satu tujuan. Adapun pertanyaan penelitiannya yaitu “bagaimana strategi dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura pada tahun 2022?”.  
UIN SUNAN AMPEL SURABAYA

4. Pengumpulan Data (*Collecting Data*)

Dalam tahap pengumpulan data, peneliti memilih informan yang terlibat untuk memperoleh data dari mereka. Adapun informan yang dipilih oleh peneliti untuk memperoleh data dari penelitian yaitu

Muhammad Taufan yang berkedudukan sebagai Pejabat Fungsional Diplomat Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

5. Analisis dan Penafsiran Data (*Analyzing and Interpreting Data*).

Setelah data terkumpul maka peneliti akan menganalisis data mengenai strategi dibalik keberhasilan kesepakatan penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) dengan Singapura pada tahun 2022. Data yang terkumpul banyak nantinya akan dirangkum, diklasifikasi, dan dikategorisasikan. Sehingga beberapa ide yang sama di satukan dan dikembangkan menjadi tema. Tema ini nantinya akan ditafsirkan peneliti menjadi sebuah landasan konseptual yang baru.

6. Pelaporan dan Evaluasi Penelitian (*Reporting and Evaluating Research*)

Kemudian tahap terakhir yaitu pelaporan dan evaluasi penelitian.

Pelaporan dalam metode kualitatif seperti ini cukup banyak dan tebal karena keadaan, lingkungan, dan pengalaman informan digambarkan dalam bentuk yang luas dan mendalam sehingga pembaca dapat merasakan kronologi yang sebenarnya terjadi. Dan setelah dilaporkan yakni mengevaluasi pelaporan penelitian apakah sudah benar atau masih ambigu.

### **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang harus dilakukan oleh peneliti untuk mendapatkan data yang sesuai dengan standar data yang

sudah ditetapkan. Adapun pengumpulan data yang dilakukan peneliti ada beberapa teknik yaitu:

### 1. Wawancara

Peneliti menggunakan teknik wawancara dalam penelitian ini agar mendapatkan data yang diteliti. Menurut Esterberg wawancara adalah bertemunya dua orang yang saling berinteraksi untuk bertukar mengenai informasi dan ide dalam bentuk tanya jawab sehingga dapat dibangun sebuah makna dalam sebuah topik yang telah ditentukan.<sup>42</sup> Adapun upaya yang dilakukan peneliti untuk mendapat narasumber yaitu dengan menghubungi salah satu staff di Kementerian Luar Negeri yang kemudian diarahkan ke salah satu Dirjen bagian Hukum dan Perjanjian Internasional untuk melakukan wawancara dengan salah satu narasumber yang bernama Muhammad Taufan yang terlibat dalam negosiasi mengenai FIR tahun 2022 kemarin.

Jangka waktu untuk menunggu konfirmasi dari pihak Kementerian Luar Negeri agar peneliti dapat melakukan wawancara dengan narasumber sekitar dua bulan lebih. Setelah mendapat konfirmasi maka peneliti menyiapkan pertanyaan-pertanyaan tertulis, yang nantinya pertanyaan ini akan dijawab oleh narasumber saat proses wawancara. Adapun wawancara yang dilakukan secara online dengan media telepon *whatsApp*.

### 2. Dokumentasi

---

<sup>42</sup> Kristin G. Esterberg, "Qualitative Methods in Social Research" (New York: Mc Graw Hill, 2002), 83.

Untuk mendukung penelitian ini, maka peneliti memakai dokumen seperti buku cetak yang berjudul seperti Hukum Internasional: Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global karya Boer Mauna, *E-book* yang berjudul seperti Nantikan Indonesia Di Udara Natuna karya Regi Akbar Ramadhan, Jurnal *online* seperti Penegakan Hukum Terhadap Zona Larangan Terbang Bagi Pesawat Sipil Asing Di Indonesia karya Silmiwati, *website* resmi pemerintah seperti Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, berita *online* seperti CNN Indonesia dan sebagainya, foto pertemuan Presiden Indonesia dan Singapura mengenai kesepakatan *Flight Information Region* tahun 2022 dan *road map* FIR yang dimiliki Indonesia, video seminar *online* di *youtube* yang diselenggarakan oleh Ikatan Alumni Universitas Indonesia (ILUNI UI) yang bertema Forum Diskusi Salemba 75- Menakar Perjanjian FIR Indonesia-Singapura, Bermanfaatkah Bagi Indonesia?. Serta berbagai dokumen yang membahas mengenai topik yang diambil oleh peneliti. Sehingga penelitian akan semakin kredibel bila didukung oleh bukti-bukti tersebut.

#### **F. Teknik Analisis Data**

Analisis data dalam penelitian ini dilaksanakan ketika pengumpulan data berlangsung oleh peneliti dan setelah data dikumpulkan pada kurun waktu tertentu. Sehingga ketika proses wawancara sebenarnya peneliti juga menganalisis jawaban dari narasumber. Jadi ketika jawaban narasumber masih belum memuaskan bagi peneliti maka peneliti akan melanjutkan

pertanyaan sampai memperoleh jawaban yang kredibel. Untuk menganalisis data penelitian agar lebih kredibel, sehingga peneliti memilih beberapa teknik dari Miles and Huberman yaitu:<sup>43</sup>

#### 1. *Collection Data* (Pengumpulan Data)

Kegiatan awal yang dilakukan oleh peneliti dalam sebuah penelitian ini yaitu pengumpulan data. Sehingga peneliti melakukan pengumpulan data melalui wawancara dengan pihak Diplomat Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Selain dengan wawancara, maka peneliti juga melakukan pengumpulan data dengan dokumen dari *website* pemerintah, *website* Kementerian Perhubungan RI, *website* Kementerian Luar Negeri, jurnal, *e-book* dan sebagainya yang membahas mengenai FIR Indonesia yang berada di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna yang didelegasikan pengelolaannya ke Singapura. Dalam melakukan pengumpulan data dengan wawancara maupun dengan dokumen tersebut, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu teknik pemilihan sampel dengan pertimbangan tertentu, hal ini disebabkan karena tidak semua sampel sesuai dengan kriteria dari fenomena yang diteliti.<sup>44</sup>

#### 2. *Reduction Data* (Reduksi Data)

---

<sup>43</sup> Sugiyono, *Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*, 322-330

<sup>44</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2010), 85.

Ketika melakukan penelitian, seorang peneliti akan memperoleh data yang banyak, kompleks dan bervariasi. Oleh karena itu, peneliti perlu meringkas, memilih dan memilah serta memfokuskan hal-hal yang pokok dan dianggap penting yang berhubungan dengan tema penelitian ini yaitu mengenai Flight Information Region (FIR) dan pola dari penelitian. Jadi nantinya data yang direduksi peneliti dapat mempunyai pandangan yang jelas dan memudahkan peneliti mencari data yang diperlukan jika masih kurang.

Selain itu, karena reduksi data merupakan sebuah proses berpikir yang sensitif, memerlukan pandangan yang luas, dan wawasan yang banyak maka peneliti berusaha berdiskusi dengan dosen pembimbing dan teman, agar wawasan dari peneliti berkembang sehingga ketika mereduksi data dapat memperoleh temuan dan pengembangan teori yang bernilai dan signifikan.

### 3. *Display* (Penyajian Data)

Tahap selanjutnya setelah reduksi data yaitu *display data*. *Display data* menurut pendapat Miles dan Huberman yaitu sekelompok informasi yang tersusun yang kemungkinan akan memberikan penarikan kesimpulan.<sup>45</sup> Peneliti memilih mendisplaykan data penelitian dengan teks yang berbentuk naratif, matriks, bagan, grafik dan sebagainya sehingga mempermudah peneliti untuk memahami isi teks dan bisa merencanakan apa yang selanjutnya dikerjakan

---

<sup>45</sup> Hartati, *Analisis Data Penelitian*, 223.

berdasarkan yang telah dipahami peneliti tersebut. Dengan adanya *display data*, hal ini mempermudah peneliti untuk mengambil kesimpulan dari hasil penelitiannya.

#### 4. *Conclusion Drawing or Verification* (Penarikan Kesimpulan atau Verifikasi)

Langkah yang terakhir yaitu penarikan kesimpulan. Biasanya dalam penelitian, kesimpulan di awal masih bersifat sementara, namun ketika ditemukan bukti-bukti temuan yang lebih mendukung dan kuat maka kesimpulan bisa berubah tapi jika kesimpulan di awal didukung dengan bukti-bukti yang valid maka kesimpulan di awal tidak perlu diubah dan sudah berbentuk kesimpulan yang kredibel. Dengan demikian kesimpulan bisa menjawab rumusan masalah dari yang penelitian. Karena kesimpulan merupakan sebuah temuan yang masih baru yang awalnya belum ada atau masih belum jelas dan kemudian diteliti menjadi lebih jelas.

### **G. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data**

Untuk memeriksa keabsahan data dalam penelitian yang berjudul berjudul “Strategi Indonesia Dibalik Keberhasilan Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) Dengan Singapura Pada Tahun 2022”, maka peneliti melakukan berbagai upaya yaitu:

#### 1. Uji Kredibilitas

Dalam menguji kredibilitas atau kepercayaan terhadap data dalam suatu penelitian dapat dilakukan dengan berbagai cara, Adapun di antaranya yang dipilih peneliti yaitu:<sup>46</sup>

a. Meningkatkan Ketekunan

Meningkatkan ketekunan merupakan upaya yang dilakukan dalam penelitian dengan lebih cermat dan secara terus menerus. Dengan upaya tersebut, data penelitian mempunyai kualitas yang tinggi dan alur peristiwa dalam penelitian yang dibahas bisa runtut.

Karena meningkatkan ketekunan seperti memeriksa data yang telah ditemukan, kemudian diteliti lagi untuk mengetahui data yang diteliti itu sudah benar atau belum. Dan bekal yang digunakan untuk meningkatkan ketekunan yaitu dengan membaca berbagai hasil penelitian seperti jurnal penelitian, buku, berita resmi dari pemerintah, dan sebagainya yang berhubungan dengan upaya Indonesia dalam pengambilalihan FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Dengan demikian peneliti akan mempunyai pengetahuan yang lebih luas dan lebih tajam sehingga data penelitian yang diperoleh bisa dipercaya.

b. Triangulasi

Triangulasi adalah sebuah cara untuk mengecek kredibilitas data dengan berbagai sumber, teknik, dan waktu. Namun dalam penelitian ini, peneliti memilih mengecek kredibilitas data dengan

---

<sup>46</sup> Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D, 367-371.

triangulasi teknik. Di mana peneliti mengambil data dari wawancara kepada Pejabat Fungsional Diplomat Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Selain wawancara maka peneliti juga mengecek kebenaran data melalui penelusuran *online website* resmi Kementerian Luar Negeri yang membahas mengenai permasalahan FIR ini. Sehingga hal ini dapat diketahui kebenaran datanya.

c. Menggunakan Bahan Referensi

Untuk mendukung kredibilitas data, peneliti menggunakan bahan referensi atau bukti data yang mendukung penelitian. Hal ini telah dilakukan oleh peneliti yaitu data hasil wawancara dengan pihak Kementerian Luar Negeri dapat dibuktikan dengan rekaman pembicaraan peneliti dengan narasumber yang berada di *handphone*.

d. Pengecekan Sejawat Melalui Diskusi

Untuk mengecek keabsahan data maka peneliti setelah melakukan penelitian berdiskusi dengan dosen pembimbing, dosen penguji, dan teman sejawat. Hal ini dilakukan karena peneliti ingin penelitian ini dapat diakui kebenarannya oleh dosen maupun teman sejawat.

2. Pengujian *Dependability*

Selanjutnya untuk menguji keabsahan data dari penelitian yaitu melalui *dependability*. *Dependability* yakni seorang peneliti dapat menjelaskan proses penelitian dan mereplikasikan kembali dengan tujuan penelitiannya bisa dipercaya. Karena biasanya para peneliti dapat memberikan data di lapangan tanpa harus terjun ke lapangan. Oleh itu, dengan adanya ini dapat membantu menguji keabsahan data dari penelitian. Dan untuk melakukan itu, peneliti berusaha melakukan bimbingan dan diskusi dengan dosen yang kemudian mencatat hasil arahan dosen pembimbing.

### 3. Pengujian *Confirmability*

Yang terakhir yaitu agar penelitian lebih dipercaya dan kredibel maka perlu adanya pengujian *confirmability*. Hal ini disebabkan karena penelitian kualitatif bersifat subjektif, dan agar penelitian tersebut bersifat objektif maka perlu disepakati dan dipercaya oleh banyak orang. Adapun Pengujian *Confirmability* berkesinambungan pengujian *Dependability*. Jadi *Confirmability* adalah menguji hasil penelitian yang nantinya dihubungkan dengan proses dilaksanakan penelitian tersebut atau disebut *Dependability*.<sup>47</sup> Dalam hal ini nantinya dosen yang bersangkutan akan menguji keabsahan data dalam penelitian ini supaya data penelitian kredibel.

---

<sup>47</sup> Ibid. 372-373.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Sejarah Terbentuknya *Flight Information Region* (FIR)

Awal terbentuknya *Flight Information Region* (FIR) tidak bisa dijumpai dari namanya sejarah perkembangan penerbangan. Hal ini disebabkan karena FIR adalah salah satu bagian dari pengaturan dan masalah penerbangan yang berlaku secara Internasional.

Adapun perkembangan dunia penerbangan berawal dari adanya balon udara di Paris. Di mana seorang yang bernama Pilatre de Rozier dan Marquis d'Arlandes adalah manusia pertama melakukan penerbangan dengan balon udara di Paris pada 1 Desember 1783.<sup>48</sup> Dan pada tahun 1784, seorang pembesar polisi di Paris yang bernama Lenoir melakukan sebuah larangan penerbangan balon udara yang tidak memperoleh izin. Kemudian berjalannya waktu, di tahun 1819 yaitu Kepala polisi di wilayah Seine yang bernama Count d'Angles membuat aturan bahwa balon udara harus dilengkapi dengan parasut dan juga membuat larangan untuk balon udara melakukan percobaan pada musim panen berlangsung.<sup>49</sup>

Dunia penerbangan terus mengalami perkembangan dari balon udara tersebut menjadi kapal udara (*airship*) oleh Sir George Cayley yang

---

<sup>48</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa* (Bandung: PT. Alumni, 2021), 14.

<sup>49</sup> E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia & Internasional* (Bandung: Alumni, 1983), 104 melalui Evi Zuraida, "Tinjauan Yuridis Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada *Flight Information Region* (FIR) Singapura Di Atas Wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Perjanjian Antara Indonesia Singapura Tahun 1995" (Universitas Indonesia, 2012), 30.

berbentuk seperti Ikan tawar pada tahun 1809. Balon ini terus berkembang hingga terjadi penerbangan dari London menuju Weilburg di Nassau (Jerman) oleh orang-orang di antaranya Green, Hollond, dan Monck Masok di tahun 1836 dengan jarak tempuh kurang lebih 480 mil.<sup>50</sup> Hingga pada tahun 1903 berkat Upaya Wilbur dan Orville Wright yang merupakan dua orang bersaudara dari bangsa Amerika membuat pesawat terbang yang bertenaga mesin pertama pada 17 Desember 1903. Dan pada tanggal ini diperingati sebagai hari penerbangan dunia.<sup>51</sup>

Dari sejarah penerbangan yang terus mengalami perkembangan dengan pesat hingga sampai ke pesawat udara. Maka pada tanggal 10 Mei-29 Juni tahun 1910 terjadilah Konferensi Paris yang memikirkan berbagai masalah mengenai penggunaan pesawat udara seperti regulasi penerbangan, masalah teknik, masalah operasional yang meliputi keselamatan penerbangan, izin penerbangan, larangan penerbangan, keberangkatan dan kedatangan pesawat udara, zona larangan terbang dan sebagainya. Penyebab dari adanya konferensi ini karena belum adanya regulasi penerbangan sehingga di Eropa terjadi penerbangan yang tidak memperhatikan kedaulatan negara di bawahnya.<sup>52</sup> Tapi sayangnya konferensi tersebut tidak menyelesaikan masalah, hal ini dikarenakan sikap Inggris yang keberatan menerima usulan perubahan terhadap undang-undang perdatanya.

---

<sup>50</sup> Wiradipradja, *Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, 15.

<sup>51</sup> Ibid, 18-20.

<sup>52</sup> Silmiwati, *Bagi Pesawat Sipil Asing Di Indonesia*, 125.

Selanjutnya pada 13 Oktober 1919 telah terjadi penandatanganan Perjanjian Perdamaian Penerbangan dalam Konferensi Paris yang bernama *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation* yang kemudian perjanjian ini di implementasikan pada 11 Juli 1922. Namun lagi-lagi konvensi ini sangat diskriminatif. Hingga akhirnya terbentuklah Konferensi di Chicago pada tahun 1944 yang membahas mengenai penerbangan sipil dan merumuskan regulasi tentang hukum udara di publik karena Konferensi Paris menemui banyak kekurangan.<sup>53</sup>

Selain munculnya Konferensi yang membahas mengenai penerbangan, pembentukan FIR juga tidak lepas dari terbentuknya pengendalian lalu lintas udara atau yang dinamakan *Air Traffic Controller* (ATC). Di mana sebelum adanya ATC, di tahun 1929 seorang warga negara asal Amerika yang bernama Archie W. League mendorong gerobaknya ke sebuah lapangan terbang Lambert yang bertempat di St. Louis City. Kemudian di lapangan seorang yang bernama Archie W. League melambai-lambaikan bendera sebagai aba-aba kepada semua pesawat udara yang hendak berangkat maupun mendarat. Hal ini memang tidak begitu efisien dalam mengatur lalu lintas udara, tetapi tetap bermanfaat karena di waktu itu tidak begitu banyak pesawat udara yang terbang di wilayah tersebut. Setahun kemudian di tahun 1930 dibangunlah sebuah menara pengendalian lalu lintas udara atau *Airport Control Tower* yang layak yang berada di Cleveland, Amerika Serikat. Di dalam tower tersebut tersedia berbagai lampu isyarat dan

---

<sup>53</sup> Silmiwati, *Bagi Pesawat Sipil Asing Di Indonesia*, 126.

pesawat radio dua arah (*two-way radio-communication*) yang bermanfaat untuk mengendalikan lalu lintas di udara. Selanjutnya di tahun 1935 dan 1936 terselenggaranya sebuah pertemuan yang dihadiri pimpinan dan berbagai perusahaan penerbangan yang menghasilkan sebuah kesepakatan untuk membuat *En-route Centres* (pusat-pusat pelayanan penerbangan lalu lintas udara) yang bertempat di antaranya di Cheveland dan Chicago. Selain itu juga membahas meliputi peralatan untuk komunikasi yang dipakai dalam penerbangan meliputi sambungan telepon, berbagai stasiun darat yang dibangun di lokasi tertentu yang berada di bawah jaringan rute penerbangan, dan penempatan berbagai petugas untuk mengamati dan mencatat waktu apabila ada pesawat udara yang melintas di stasiun tersebut, sehingga para petugas tersebut akan melapor melalui telepon ke *En-route Centres*.<sup>54</sup>

Kemudian pada tahun 1938 Pemerintah Amerika Serikat memberlakukan sebuah undang-undang mengenai penerbangan sipil 1938 (*Civil Aeronautics Act*), jadi para petugas ATC harus memperoleh izin dari pemerintah dan para penerbang harus memperhatikan semua arahan yang diberikan petugas ATC. Di mana awalnya para petugas ATC hanya berurusan kepada pesawat yang hanya terlihat dari tempat tugasnya yaitu *tower* dan apabila pesawat sudah tidak terlihat maka tugas ATC sudah selesai. Namun seiring berjalannya waktu tugas ATC semakin berat dan muncul kesulitan dalam menentukan keberadaan pesawat udara di dalam pantauannya. Hingga untuk mengetahui keberadaannya yaitu dengan cara menanyakan ke

---

<sup>54</sup> Zuraida, *Perjanjian Antara Indonesia Singapura Tahun 1995*, 31-32.

penerbang dan mempercayainya. Namun sayangnya pada masa itu instrumen penerbangan masih belum canggih, jadi penerbang pun juga tidak tahu keberadaan posisi pesawat secara pasti.<sup>55</sup>

Hingga di tahun 1946 mulai ditemukan sebuah alat radar untuk navigasi penerbangan yang mendorong terciptanya *Flight Information Region* di berbagai dunia.<sup>56</sup> Dan dengan adanya alat radar itu sangat membantu para petugas ATC. Alat radar yang pertama kali dipakai untuk penerbangan dipasang di sebuah Bandara yang bernama Indianapolis, Amerika Serikat. Kemudian baru pada tahun 1956 sebagai sesuatu yang bersejarah untuk pembentukan FIR yang merata di semua wilayah negara yang memberikan pelayanan jasa penerbangan untuk pengendalian lalu lintas bagi pesawat terbang yang melewati wilayah sebuah negara.

Awalnya FIR di prakarsai oleh negara-negara yang merupakan anggota Indonesia *Civil Aviation Organization* (ICAO) yang kemudian dari gagasan tersebut terwujudlah beberapa wilayah penerbangan. ICAO merupakan badan khusus (*Specialised Agency*) di dalam Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Adapun tujuan dari berdirinya ICAO ialah untuk mengembangkan dasar-dasar dan teknik sebuah penerbangan internasional, serta membantu dalam perencanaan dan pengembangan pengangkutan udara internasional.<sup>57</sup> Ketentuan boleh tidaknya pengelolaan FIR di setiap negara

---

<sup>55</sup> Ibid, 32-33.

<sup>56</sup> Hanifati Nur Amalina, Muhammad Gholib Ramdani, and Satria Arif Darmawan, "Pemecahan Permasalahan *Flight Information Region* (FIR) Di Wilayah Kedaulatan Indonesia," *Lontar Merah* 2, no. 2 (2019): 195–203.

<sup>57</sup> Wiradipradja, *Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, 155.

yaitu dari ICAO, melihat dari beberapa pertimbangan seperti tersedianya beberapa sarana pendukung pesawat udara di setiap wilayah. Dan mengingat bahwa risiko dari transportasi udara begitu besar sehingga ICAO memberi ketentuan pada setiap negara terhadap lalu lintas transportasi udara sesuai aturannya dan menentukan pihak yang diberikan kekuasaan untuk mengawasi serta mengatur lalu lintas penerbangan di kawasan FIR.

Oleh sebab itu bahwa peraturan mengenai lalu lintas di ruang udara tidak mengacu pada kedaulatan negara saja. Karena pengaturan FIR secara internasional berdasarkan keselamatan di dalam dunia penerbangan.<sup>58</sup> Hal ini disebutkan dalam *annex 11* dari Konvensi Chicago mengenai keselamatan penerbangan yang berbunyi:

*“an important requirement for States to implement systematic and appropriate air traffic services (ATS) safety management programmes to ensure that safety is maintained in the provision of ATS within airspaces and at aerodromes. Safety management systems and programmes will serve as an important contribution toward ensuring safety in international civil aviation”*.<sup>59</sup>

## **B. Manfaat Adanya *Flight Information Region* (FIR) Bagi Indonesia**

Indonesia adalah negara kesatuan yang begitu luas terdiri oleh pulau-pulau yang besar dan kecil dengan jumlah 17.499 pulau, dan luas lautan kurang lebih 5.900.000 km<sup>2</sup> serta garis pantai dengan panjang kurang lebih

<sup>58</sup> Silalahi, Bachtiar, and Edorita, *Terhadap Kedaulatan Negera Kesatuan Republik Indonesia*,9.

<sup>59</sup> ICAO, *“The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 18,”* 1974.

81.000 km<sup>2</sup>.<sup>60</sup> Selain itu, letak geografis negara Indonesia juga begitu strategis. Terlihat bahwa secara geografis negara Indonesia terletak antara Benua Asia dan Australia serta Samudra Hindia dan Pasifik.<sup>61</sup> Dengan wilayah daratan yang berbatasan dengan negara Papua Nugini, Timor Leste, dan Malaysia, sedangkan untuk wilayah lautan berbatasan dengan negara Singapura, Malaysia, Timor Leste, dan Papua Nugini. Serta untuk wilayah udaranya mengikuti batas dari wilayah di daratan dan lautan yang termaktub dalam undang-undang nomor 43 Tahun 2008 mengenai Wilayah Negara.<sup>62</sup> Namun untuk wilayah lautan dikurangi oleh hak lintas damai bagi kapal asing sedangkan di wilayah udara tidak ada hak lintas bagi pesawat asing sehingga kedaulatan di wilayah udara begitu besar.<sup>63</sup>

Dengan begitu Indonesia mempunyai wilayah udara yang begitu luas yang dimanfaatkan untuk kepentingan penerbangan militer dan sipil.<sup>64</sup> Sehingga hal ini, Indonesia tidak bisa dilepaskan dari namanya penerbangan. Penerbangan menjadi aktivitas yang tidak bisa dilepaskan dari kehidupan ini. Karena pada masa sekarang ini, orang lebih memilih menggunakan pesawat sebagai transportasi udara yang hemat, singkat, dan lebih efisien dalam perjalanan dan waktu.<sup>65</sup>

---

<sup>60</sup> Antonius Tri Novianto, "Strategi Pengambilalihan Flight Information Region Kepulauan Natuna," *Journal of Social Research* 1, no. 9 (2022): 939–48, <https://doi.org/10.55324/josr.v1i9.212>.

<sup>61</sup> Ardan, *Di Atas Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna*, 1.

<sup>62</sup> 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, <https://doi.org/10.33884/jck.v7i2.1418>.

<sup>63</sup> *Ibid*, 397.

<sup>64</sup> Novianto, *Flight Information Region Kepulauan Natuna*, 940.

<sup>65</sup> Suhartono, D. Herly Dwiyanto, and Deni D.A.R, *Penegakan Kedaulatan Negara Di Wilayah Udara Nasional*, 113.

Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia bahwa penerbangan yang melintasi wilayah udara Indonesia setiap tahunnya mengalami jumlah peningkatan. Terbukti di tahun 2009 pesawat yang telah melintasi wilayah kedaulatan Indonesia berjumlah 345.158 buah pesawat, kemudian di tahun 2010 meningkat sebanyak 473.984 buah pesawat yang melintas, di tahun 2011 menjadi 345.158 buah pesawat, di tahun 2012 dengan jumlah 514.006 buah pesawat, dan di tahun 2013 berjumlah 556.799 buah pesawat. Hal ini akan terus mengalami peningkatan pada tahun 2005 sampai tahun 2024 berdasarkan pendapat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara RI dalam sebuah Cetak Biru Transportasi udara.<sup>66</sup>

Sibuknya jalur penerbangan dan luasnya wilayah udara di Indonesia ini menyebabkan permasalahan yang begitu kompleks. Ditambah dengan Indonesia menjadi lalu lintas penerbangan internasional.<sup>67</sup> Sehingga hal ini, Indonesia merasakan dampak manfaatnya dengan adanya *Flight Information Region* (FIR).

Pengertian FIR dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 2016 pasal 1 yaitu “*Flight Information Region* (FIR) adalah suatu daerah dengan dimensi tertentu di mana pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*) dan pelayanan kesiagaan (*alerting service*)

---

<sup>66</sup> Novianto, *Flight Information Region Kepulauan Natuna*, 940.

<sup>67</sup> Husna and Riyanto, *Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau*, 397

diberikan”.<sup>68</sup> Jadi FIR sendiri terdiri dari dua bagian yaitu *Flight Information Service* (FIS) dan *Alerting Service*. *Flight Information Service* (FIS) berfungsi memberikan sebuah saran dan layanan informasi di daerah penerbangan secara absolut untuk keselamatan. Sedangkan *Alerting Service* yaitu mengasih informasi kepada organisasi yang berwenang kalau ada pesawat terbang yang membutuhkan pertolongan. Dua bagian ini merupakan layanan yang dikasih oleh *Air Traffic Services* (ATS) di dalam FIR yang berguna sebagai pemberi layanan pada lalu lintas transportasi udara. Dan ATS ini berfungsi sebagai upaya untuk mengoptimalkan dan mengontrol keselamatan di lalu lintas penerbangan pada transportasi udara.<sup>69</sup>

Adapun manfaat dengan adanya *Flight Information Region* atau FIR dari segi keselamatan yaitu di mana dalam wilayah udara tertentu yang dimiliki suatu negara akan berfungsi untuk memberikan saran dan layanan informasi di daerah penerbangan secara absolut sehingga FIR berguna untuk mencegah kecelakaan dalam lalu lintas penerbangan di udara, di area manuver (*manouvering area*) maupun area yang mempunyai halangan (*obstacle*), ikut memperlancar jalannya lalu lintas dalam kegiatan penerbangan, dan memberikan informasi kepada organisasi yang berwenang kalau ada pesawat terbang yang membutuhkan pertolongan (*search and rescue*), dan ikut menolong organisasi tersebut.<sup>70</sup> Serta FIR memberikan

<sup>68</sup> Menteri Perhubungan and Republik Indonesia, “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 55 Tahun 2016 Tentang Navigasi Penerbangan Nasional,” 2016.

<sup>69</sup> William Raka Manumayasa Rumat, “Persamaan Perspektif Sebagai Penyebab Penguasaan FIR Singapura Di Ruang Udara Kepulauan Riau,” *Journal of International Relations* 4 (2018): 313–23.

<sup>70</sup> Pasal 278 dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Informasi mengenai perkiraan cuaca yang dikeluarkan oleh badan meteorologi, memberikan informasi terhadap aktivitas gunung berapi, dan memberi informasi mengenai unsur-unsur dari udara baik yang mengandung bahan kimia yang beracun atau yang mengandung sebuah radioaktif.<sup>71</sup>

Selain itu manfaat FIR dari segi keamanan kedaulatan yaitu sebagai alat untuk mengawasi lalu lintas setiap pesawat udara yang melintas. Karena berbagai jenis pesawat yang melintas di atas FIR suatu negara harus memperoleh *Flight Clearance* atau yang disebut izin terbang dari negara tersebut, agar tidak terjadi yang namanya *Black Flight* atau penerbangan tanpa adanya identitas yang jelas dan ini merupakan bentuk pelanggaran udara di wilayah negara.<sup>72</sup> Mengingat bahwa ruang udara mempunyai kelebihan dalam perang yaitu ketangkasan, penyelundupan, dan penyerangan secara tiba-tiba yang biasa digunakan untuk memusnahkan yang namanya *center of gravity* atau pusat kekuatan yang dimiliki oleh musuh sebagai strategi militer yang berhubungan dengan kemenangan di ruang udara.<sup>73</sup> Jadi FIR sebagai bentuk komponen regulasi yang mengurus masalah penerbangan disebabkan letak geografis antar negara yang berdekatan.<sup>74</sup>

Dan manfaat untuk segi ekonomi yakni pemerintah Indonesia sangat diuntungkan dengan adanya FIR, karena setiap pesawat asing yang masuk

---

<sup>71</sup> Silalahi, Bachtiar, and Edorita, *Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia*, 9-10.

<sup>72</sup> Indah Sakinah, "Upaya Indonesia Dalam Mengambilalih Flight Information Region Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna" (FISIP UIN Jakarta, n.d.), 6.

<sup>73</sup> Mahfud Fahrazi, "Pengelolaan Flight Information Region Di Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna," *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM* 26, no. 2 (2019): 391-409, <https://doi.org/10.20885/iustum.vol26.iss2.art9>.

<sup>74</sup> Ardan, *Di Atas Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna*, 1.

melintasi FIR Indonesia dan dilayani oleh pihak Otoritas penerbangan Indonesia atau ATC Indonesia harus membayar biaya pelayanan navigasi atau yang dinamakan *Route Air Navigation Service (RANS) Charges*. Namun sayangnya dari berbagai manfaat adanya FIR tersebut, Indonesia dulunya masih belum memperoleh keuntungan sepenuhnya. Hal ini dikarenakan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari tahun 1946 sampai tahun 2021 masih didelegasikan kepada FIR Singapura. Dan baru merasakan manfaat keuntungannya dengan adanya Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* di Bintan pada tanggal 25 Januari 2022 kemarin dan diratifikasi dalam PERPRES nomor 109 tahun 2022 pada 5 September tanggal 2022.

Mengingat pada awalnya FIR di Indonesia terbagi menjadi empat yakni FIR Bali, FIR Ujung Padang, FIR Jakarta dan FIR Biak.<sup>75</sup> FIR Bali mencakup Jawa Timur hingga Nusa Tenggara dan Kalimantan bagian tengah hingga bagian timur, FIR Ujung Padang mencakup Pulau Sulawesi dan Maluku sampai Kepulauan Aru, FIR Jakarta mencakup wilayah barat pulau Kalimantan dan bagian barat pulau Jawa sampai pulau Sumatra, terakhir yaitu FIR Biak mencakup pulau papua dan perairan Arafuru.<sup>76</sup>

Kemudian pada tahun 2005 melalui *Supplement Aeronautical Information Publication (AIP)* oleh Direktorat Perhubungan Udara nomor 02/2005 yang mengatur ruang udara menjadikan Indonesia terbagi ke dalam tiga FIR yakni FIR Jakarta dan FIR Ujung Padang, dan FIR Singapura. FIR

<sup>75</sup> Silalahi, Bachtiar, and Edorita, *Terhadap Kedaulatan Negera Kesatuan Republik Indonesia*, 8.

<sup>76</sup> Amalina, Ramdani, and Darmawan, *Di Wilayah Kedaulatan Indonesia*, 197

Jakarta mencakup wilayah pulau Sumatra, bagian barat dari pulau Kalimantan, bagian barat dari Jawa Tengah sampai mengarah ke selatan, dan pulau Christmas milik Australia yang didelegasikan Indonesia dalam pelayanan navigasinya. Sedangkan untuk FIR Ujung Padang mencakup Kawasan udara Timor Leste, Sebagian Papua Nugini, wilayah FIR Biak, dan FIR Bali.<sup>77</sup> Dan untuk wilayah penerbangan di Kepulauan Riau dan Natuna ditangani masuk ke dalam FIR Singapura yang ditangani oleh pihak ATC Singapura. Untuk FIR Indonesia di bagian barat dikelola oleh *Jakarta Air Traffic Services Center (JATSC)* yang bertempat di Bandara Internasional Soekarno Hatta yang melayani penerbangan domestik maupun internasional sedangkan di bagian timur dikelola oleh *Makassar Air Traffic Services Center (MATSC)* yang berada di Bandara Internasional Hasanuddin Makassar.

Adapun FIR Jakarta dan FIR Ujung Padang ini juga berbatasan secara langsung dengan FIR Kuala Lumpur dan Kinabalu (Malaysia), FIR Singapura, FIR Melbourne dan Brisbane (Australia), FIR Colombo (Sri Lanka), FIR Oakland (Amerika Serikat), FIR Port Moresby (Papua Nugini), dan FIR Manila (Filipina).

### **C. Otoritas Penerbangan Singapura Atas Ruang Udara Di Kepulauan Riau Dan Natuna Sebelum Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* Tahun 2022**

Singapura mengelola ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna sejak tahun 1946. Di saat itu Indonesia belum mempunyai teknologi yang

---

<sup>77</sup> Ibid.

mumpuni dan kawasan perairan Kepulauan Riau dan Natuna masih menjadi laut bebas. Sehingga dalam implementasinya Singapura mengelola wilayah udara tersebut di atas 20.000 kaki dan Malaysia pada ketinggian 20.000 kaki ke bawah.<sup>78</sup>

Kawasan ruang udara di sekitar Kepulauan Riau dan Natuna yang padat dengan arus penerbangan menjadikan manajemen lalu lintas di daerah ini begitu kompleks. Hal ini ditambah dengan keadaan topografi negara Indonesia didominasi kawasan perairan dan gugusan pulau kecil yang membutuhkan biaya yang banyak. Kemudian pemasangan radar dan beberapa peralatan lalu lintas yang perlu dilakukan di gugusan pulau kecil yang terpencil, padahal tidak semua gugusan pulau tersebut bisa dipasang radar. Adapun bisa tidak dapat semaksimal 24 jam dan cepat menurun kemampuannya sehingga hal ini menyebabkan wilayah udara Indonesia *security hole* karena tidak terjangkau oleh radar. Serta pengamatan dan pengawasan di kawasan udara lebih sulit dibanding dengan di kawasan daratan. Oleh sebab itu, kawasan ruang udara di sekitar Kepulauan Riau dan Natuna didelegasikan kepada Singapura.<sup>79</sup>

Hingga ditetapkan dalam UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982 bahwa wilayah perairan Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna menjadi bagian perairan Indonesia. Maka terjadilah perjanjian *Government Of the Republic of Singapore on the Realignment the Boundary*

---

<sup>78</sup> Ramadhita Lestari, "Diplomasi Indonesia Dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (*Flight Information Region*) Di Atas Kepulauan Natuna Dengan Singapura," Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik 1, no. 1 (2016): 1–16.

<sup>79</sup> Novianto, *Pengambilalihan Flight Information Region Kepulauan Natuna*, 940

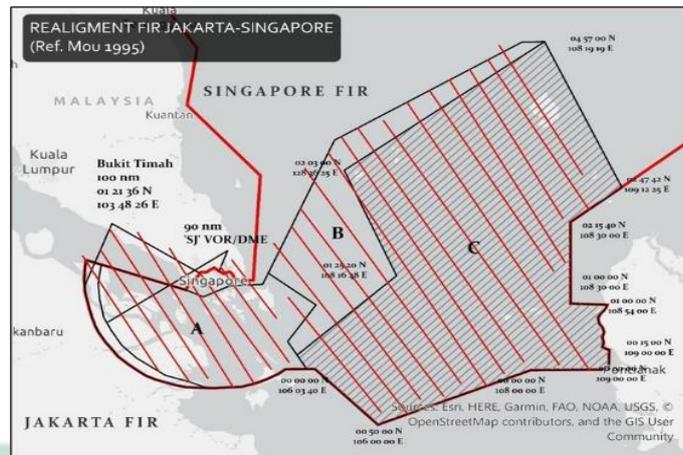
*between the Singapore Flight Information and The Jakarta Flight Information.*

Otoritas penerbangan Singapura dalam mengelola ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna didasarkan pada kesepakatan tahun 1995. Di mana dalam kesepakatan tersebut, Ruang udara di kepulauan Riau dan Natuna dibagi menjadi beberapa sektor yaitu pertama, sektor A yang dikelola Singapura meliputi wilayah sekitar Batam dan sebagian provinsi dari Riau. Kedua, sektor B juga dikelola Singapura meliputi wilayah sekitar perairan perbatasan laut Natuna. Ketiga, sektor C yang masih menjadi pembahasan Singapura, Indonesia, dan Malaysia, meliputi wilayah sekitar perairan laut Natuna sampai perairan di Belitung serta perairan di Kalimantan Barat.<sup>80</sup> Namun Singapura hanya memungut *RANS Charges* untuk semua penerbangan yang melintasi sektor A, sedangkan untuk sektor B dan C tidak dikenai *RANS Charges* karena hal ini masih diperlukan pembahasan antara Indonesia, Singapura, dan Malaysia.<sup>81</sup> Singapura memungut biaya navigasi penerbangan di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna yang didelegasikan atas nama Indonesia dan kedua negara juga menyepakati tarif dari pelayanan penerbangan serta melakukan bagi hasil yang disepakati antara Indonesia dan Singapura.<sup>82</sup>

<sup>80</sup> Silalahi, Bachtiar, and Edorita, *Terhadap Kedaulatan Negera Kesatuan Republik Indonesia*, 9.

<sup>81</sup> Lestari, *Di Atas Kepulauan Natuna Dengan Singapura*, 4.

<sup>82</sup> Yanyan Mochamad Yani, Ian Montratama, and Ikrardhi Putera, *Pengendalian Udara (FIR) Indonesia-Singapura*, 4.



Gambar 0.1 Gambar peta Realignment FIR dari Kesepakatan Indonesia dan Singapura pada tahun 1995

Sumber:[https://benthamopen.com/contents/figures/TOTJ/TOTJ-14-204\\_F2.jpg](https://benthamopen.com/contents/figures/TOTJ/TOTJ-14-204_F2.jpg) diakses pada 4 Juni 2023

Pengelolaan ruang udara yang didelegasikan ke Singapura mengacu pada Konvensi Chicago dalam *annex 11* paragraf 2.1.1 berisi penjelasan sebagai berikut:

*“If one State delegates to another State the responsibility for the provision of air traffic services over its territory, it does so without derogation of its national sovereignty. Similarly, the providing State’s responsibility is limited to technical and operational considerations and does not extend beyond those pertaining to the safety and expedition of aircraft using the concerned airspace. Furthermore, the providing State in providing air traffic services within the territory of the delegating State will do so in accordance with the requirements of the latter which is expected to establish such facilities and services for the use of the providing State as are jointly*

*agreed to be necessary. It is further expected that the delegating State would not withdraw or modify such facilities and services without prior consultation with the providing State, Both the delegating and providing State may terminate the agreement between them at any time”.*<sup>83</sup>

Dari penjelasan di atas bahwa negara Singapura yang mengelola ruang udara negara Indonesia yang didelegasikan hanya mengatur dalam segi teknis dan operasionalnya saja untuk keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas penerbangan di daerah ruang udara yang didelegasikan. Selain itu kedua negara juga harus melakukan perjanjian yang di dalamnya mencangkup pembahasan fasilitas dan tingkat pelayanan yang diberikan oleh negara yang diberi tanggung jawab pendelegasian.

Serta dalam Konvensi Chicago negara-negara yang dirasa cukup mumpuni di pengelolaan navigasi penerbangan untuk menyediakan di antaranya pelayanan jasa navigasi penerbangan, bandar udara, pelayanan yang menyangkut informasi meteorologi, pelayanan radio pada penerbangan, dan beberapa fasilitas navigasi udara lainnya untuk memfasilitasi navigasi penerbangan internasional seperti yang tertera pada artikel 28 Konvensi Chicago 1944 yaitu:

*“Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to provide in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in*

---

<sup>83</sup> Chicago Convention, “*Patent No. Article 2.1.1.*” (United State of America., 1994).

*accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention”.*<sup>84</sup>

Jadi Singapura mengelola penuh navigasi penerbangan di sekitar kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Sehingga semua penerbangan yang melintasi kawasan kepulauan Riau dan Natuna yang masuk ke dalam FIR Singapura harus memperoleh izin dari ATC Singapura.<sup>85</sup>

#### **D. Upaya Indonesia Untuk Mengambil Alih FIR Dari Singapura Pada Masa Presiden Soeharto-Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY)**

Indonesia mulai melakukan upaya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna pada masa pemerintahan Presiden Soeharto di mulai pada tahun 1983 dalam pertemuan RAN II yang dilaksanakan di Singapura, pemerintah Indonesia berani mengusulkan untuk mengelola ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Tapi usulan ini ditolak oleh ICAO karena Indonesia belum mumpuni dalam teknologi penerbangan, SDM, dan organisasi.<sup>86</sup>

Hingga pada forum pertemuan RAN III pada 1993 tempatnya di Bangkok, Pemerintah Indonesia berusaha lagi untuk merebut kuasa wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna dengan mengajukan sebuah proposal yang bertujuan untuk meninjau kembali batas FIR karena pada tahun 1982 wilayah di perairan di Kepulauan Riau dan Natuna menjadi milik Indonesia sesuai pasal 2 ayat 2 UNCLOS 1982 berbunyi *“This sovereignty*

<sup>84</sup> Chicago Convention, *“United States of America Patent No. Article 28,”* 1994.

<sup>85</sup> Fahrazi, *Di Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna*, 396.

<sup>86</sup> Ibid, 302.

*extends to the air space over the territorial sea as well as to Its bed and subsoil*” (“Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya”).<sup>87</sup>

Sehingga Indonesia harus menentukan alur laut kepulauan untuk dilintasi kapal asing dan rute penerbangan di atas laut untuk dilintasi pesawat asing sesuai dengan pasal 53 UNCLOS 1982. Karena UNCLOS 1982 bisa menjadi acuan untuk menetapkan posisi FIR yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna. UNCLOS tahun 1982 ini kemudian diratifikasi dalam undang-undang RI nomor 17 tahun 1985.

Dan Indonesia pada forum ini juga memberikan *working paper* nomor 55 mengenai rencana pengembangan pelayanan navigasi penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang akan ditinjau kembali mengenai batas FIR. Namun *working paper* nomor 55 tersebut ditolak Singapura dengan *counter paper* yang beralasan bahwa UU RI nomor 17 Tahun 1985 belum diterapkan jadi mereka tidak mau menyetujui *working paper* tersebut. Jadi dalam pertemuan itu Indonesia tidak memperoleh apa yang diinginkan. Akhirnya ICAO dalam RAN III tersebut memberi saran agar pihak Indonesia dan Singapura melakukan pertemuan bilateral secara mandiri membahas penentuan batas FIR di antara kedua belah pihak negara.<sup>88</sup>

Kembali lagi setelah Indonesia gagal dalam upaya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna pada RAN *Meeting* ke-III, maka

<sup>87</sup> A. Dirwan, “UNCLOS 1982 Dan ICAO 1947 Dalam Pengaturan Ruang Udara,” Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara 4, no. 2 (2014): 1–15, <https://doi.org/10.35968/jh.v4i2.94>.

<sup>88</sup> Putut A, “Ambil Alih FIR Dari Singapura,” [batampos.co.id](http://batampos.co.id), 2019, diakses pada 1 Juni 2023 melalui <https://batampos.co.id/2019/01/03/ambil-alih-fir-dari-singapura/>.

untuk menindaklanjuti tersebut baik Indonesia maupun Singapura saling mengirim delegasi mereka dari Singapura ke Indonesia maupun sebaliknya untuk membahas ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang masih dikelola Singapura. Yakni di tahun 1994 telah terjadi pertemuan antara Indonesia dan Singapura di Jakarta sebagai upaya pengambilalihan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna, namun pertemuan itu menemui kegagalan dengan alasan yang sama yakni Indonesia belum mampu secara teknologi, SDM, dan Infrastruktur.<sup>89</sup>

Hingga terjadi penandatanganan perjanjian pengalihan batas FIR Singapura dan FIR di Indonesia yang dinamakan *Agreement Between Government of the Republic of Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* pada tahun 1995. Pertemuan tersebut dihadiri oleh Menteri Perhubungan RI yakni Haryanto Danutirto dari perwakilan Indonesia dan Menteri Komunikasi Singapura yaitu MR. Mah Bow Tan dari perwakilan Singapura. Selanjutnya perjanjian ini diratifikasi oleh Presiden Soeharto pada 2 Februari tahun 1996 melalui Keppres (Keputusan Presiden) nomor 7 tahun 1996.

Dalam perjanjian Indonesia dan Singapura pada tahun 1995 tersebut ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna pada sektor B tidak ada pemungutan *RANS Charges*. Hal ini karena Indonesia pernah melakukan sebuah perjanjian dengan pihak Malaysia yang kemudian ditandatangani

---

<sup>89</sup> Widia Sari Dewi, “*Diplomasi Indonesia Dalam Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna Tahun 1993-2017*” (Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, 2019), 75.

tepatnya 25 Februari 1982 dan diratifikasi dari pihak Pemerintah Indonesia pada UU RI nomor 1 tahun 1983 mengenai pemberian hak akses untuk Malaysia dalam melaksanakan komunikasi antara Malaysia Timur dan Barat. Adapun hak komunikasi tersebut tertuang dalam sebuah perjanjian antara pihak Indonesia dan Malaysia yang dinamakan “*The Legal Regime of the Archipelago State and the Rights of Malaysia in the airspace over the territorial seas of the Archipelago and the territory of the Republic of The Republic of Indonesia between East Malaysia and West Malaysia*” yang isinya bahwa tidak ditetapkannya *RANS Charges* pesawat dari Malaysia Timur ke Malaysia Barat bahkan dalam melintasi kawasan udara Indonesia.<sup>90</sup> Sehingga sektor B masih perlu dalam pembahasan lebih lanjut antara Malaysia, Indonesia maupun Singapura untuk pengelolaannya.

Dan setelah perjanjian tersebut, pada 10 Mei tahun 1996 baik Indonesia dan Singapura membuat *Joint of Letter* yang berisikan mengenai perubahan FIR Jakarta milik Indonesia dan FIR Singapura untuk diajukan ke pihak ICAO di Bangkok. Kemudian pada 30 Juni 1996 baik pihak Indonesia dan Singapura mengirim surat tambahan ke ICAO yang berisi Proposal *For Amendment of Mid/ Asia Air Navigation Plan*. Tetapi dari pihak ICAO belum memberikan jawaban terhadap *Joint of Letter* tersebut. Selanjutnya pada tanggal 2 September 1996 pihak Indonesia dan Singapura menyetujui

---

<sup>90</sup> Yohana Nancy, “*Indonesia-Malaysia Agreement for Indonesian Sovereignty Airspace Over the Natuna Islands*,” Indonesiannews.co, 2018, diakses pada 31 Mei 2023 melalui <https://indonesiannews.co/2018/06/01/perjanjian-indonesia-malaysia-untuk-ruang-udara-kedaulatan-ri-diatas-kepulauan-natuna/>.

rancangan proposal dari pihak ICAO mengenai pengalihan batas-batas untuk FIR Jakarta dan FIR Singapura. Dan pada 14 Januari 1997 pihak ICAO menerbitkan proposal itu agar memperoleh respons dari para Dewan ICAO maupun negara anggota dari ICAO. Namun hasilnya bahwa pihak Malaysia keberatan dengan pendelegasian di sektor B sehingga ICAO belum bisa menerima proposal dari Singapura dan Indonesia.<sup>91</sup> Alasan Malaysia merasa keberatan karena jika nantinya dengan adanya perjanjian tersebut FIR dari Negeranya akan terdampak baik dari segi komunikasinya dan hak akses.<sup>92</sup> Selain itu terjadinya perjanjian Indonesia dan Malaysia pada tahun 25 Februari 1982 yang menyebabkan Malaysia alot.

Walaupun perjanjian pada tahun 1995 antara Indonesia dan Singapura tidak didukung oleh pihak ICAO namun kedua negara tersebut tetap bersepakat mengimplementasikan perjanjian *Agreement Between Government of the Republic of Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* di bagian sektor A yang tidak ada keterikatan perjanjian dengan negara lain dengan prinsip hubungan antar dua negara yang bertetangga. Tapi sayangnya kelemahan dalam perjanjian tersebut tidak ada batasan periode untuk berakhirnya perjanjian dan juga tidak ada inisiatif dari masing-masing pihak untuk melakukan peninjauan kembali terhadap perjanjian tahun 1995.<sup>93</sup> Sehingga hal Indonesia sangat dirugikan.

---

<sup>91</sup> Ade Patra Mangko, "Indonesia Air Traffic Services (ATS) Readiness And Strategic Plans For Taking Over Airspace And Improving The Service (Case Study : Airspace Sector A,B, and C)" (Universitas Gadjah Mada Yogyakarta., 2013), p.11.

<sup>92</sup> Ibid, 303.

<sup>93</sup> Rahayu Saraswati Herlambang, "Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (Fir) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944

Lalu dalam upaya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna selain Indonesia melakukan perundingan dengan Singapura, Indonesia juga berupaya melakukan perundingan dengan Malaysia dalam upaya pengambilalihan FIR. Yakni pada September tahun 1997, Indonesia melaksanakan perundingan dengan Malaysia atau *bilateral meeting* yang bertempat di Bandung mengenai FIR, namun dalam pertemuan tersebut Tentara Diraja Udara Malaysia tidak datang. Hingga pada bulan Oktober ditahun ini juga , Indonesia kembali mengupayakan pertemuan secara bilateral dengan Malaysia di Subang Kuala Lumpur tetapi tidak tuntas. Tidak berhenti di situ, Indonesia tetap kembali mengusulkan pertemuan pada Desember 1997 dan ditolak oleh pihak Malaysia, kemudian malah Malaysia mengusulkan diadakan pertemuan lagi pada tahun 1998 saja. Namun pada tahun 1998 tidak terealisasi karena melihat keadaan politik Indonesia dan Malaysia tidak memungkinkan.

Selanjutnya pada masa Pemerintahan Presiden Bacharuddin Jusuf Habibie bulan Januari tahun 1999 pemerintah Indonesia mengirim sebuah MoU yang berisi bahwa Indonesia memberikan kemudahan kepada Malaysia agar bisa melintasi ruang udara dari Malaysia barat ke Malaysia timur bahkan sebaliknya atau melintasi sektor B dan C, sayangnya Malaysia tidak memberi respon terhadap Mou Indonesia. Dan pada bulan September tahun 1999, Malaysia mengundang Indonesia untuk membahas mengenai ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna serta menekankan ke Indonesia bahwa sektor B

---

*Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia”* (Univesitas Atma Jaya Yogyakarta, 2016).

sudah ada pendelegasian dari Singapura kepada Malaysia berdasarkan RAN *Meeting* Ke-1 pada tahun 1973 bahwa Singapura mengelola wilayah udara tersebut diatas 20.000 kaki dan Malaysia pada ketinggian 20.000 kaki ke bawah, kemudian Indonesia disuruh untuk mendaftarkan batas-batas koordinat kedaulatan dari Indonesia ke PBB.<sup>94</sup>

Setelah melakukan perundingan dengan Malaysia, pada masa pemerintahan Presiden Megawati Soekarnoputri di tanggal 29 November 2002 dibentuk sebuah Kelompok Kerja (Pokja) untuk pengkajian ulang pengelolaan ruang udara di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna melalui Skep Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 220/XI/2002 yang beranggotakan Departemen Perhubungan, Departemen Pertahanan dan Keamanan, Departemen Luar Negeri, Bakosurtanal dan Ahli Hukum Internasional atau Hukum Udara, dan PT. Angkasa Pura II (Persero).<sup>95</sup>

Dan pada bulan Maret tahun 2006 pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) telah diselenggarakan pembahasan interdep yang bertempat di Departemen Luar Negeri dengan tujuan mengaktifkan Pokja yang telah dibentuk pada tahun 2002 dalam upaya pengambilalihan FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna yang nantinya Pokja ini yang akan mempersiapkan kepentingan teknis, operasional, dan *strategi diplomatic* dalam pengambilalihan FIR. Dalam pembahasan ini

---

<sup>94</sup> Zuraida, *Perjanjian Antara Indonesia Singapura Tahun 1995*, 98.

<sup>95</sup> Yani, Montratama, and Putera, *Langit Indonesia Milik Siapa? Makna Strategis Wilayah Pengendalian Udara (FIR) Indonesia-Singapura*, 141.

dihadiri oleh Perhubungan Udara, Ketahanan dan Keamanan, LAPAN, Badan Intelijen Negara, dan Politik Hukum dan Keamanan.<sup>96</sup>

Serta pada tanggal 4 September 2006 yaitu Dirjen Hubud Dephub resmi mengaktifkan Pokja yang memiliki tujuan pengambilalihan wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna melalui SKEP/225/IX/2006. Pokja terdiri dari PT. Angkasa Pura II (Persero), Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional (LAPAN), Departemen Perhubungan, Departemen Pertahanan, Departemen Luar Negeri, Politik Hukum dan Keamanan, TNI AL, dan TNI AU.<sup>97</sup> Sedangkan untuk upaya dalam bidang operasional maka dilakukan pemasangan peralatan navigasi meliputi DVOR/DME, peralatan Komunikasi VSAT dan peralatan pengamatan radar di sekitar Natuna, serta pemasangan fasilitas radar pada wilayah Tanjung Pinang. Dan untuk persiapan SDM yaitu seperti tenaga teknis dan operasional serta memodernisasi fasilitas masih dilakukan dengan bertahap.<sup>98</sup>

Pembahasan tentang FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna kembali dibicarakan pada tahun 2009 ketika terjadi pertemuan di Bali yang dipimpin Menteri Luar negeri yaitu Hassan Wirajuda, yang mana Indonesia mengajukan adanya perundingan kembali mengenai perjanjian FIR antara Indonesia dan Singapura pada tahun 2009-2010. Tetapi Singapura malah beralasan untuk menunggu perjanjian tersebut disahkan oleh pihak ICAO dan

<sup>96</sup> Dewi, *Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna Tahun 1993-2017*, 90.

<sup>97</sup> Zuraida, *Perjanjian Antara Indonesia Singapura Tahun 1995*, 86.

<sup>98</sup> Moh. Iksan Tatang, "Praktek Indonesia Dalam Pemanfaatan Wilayah Udara," *Indonesian Journal of International Law* 3, no. 2 (2006), <https://doi.org/10.17304/ijil.vol3.2.396>.

Indonesia harus menyelesaikan sengketa dengan Malaysia karena Malaysia mengajukan keberatan.<sup>99</sup>

Lalu pada tahun 2012 terjadi lagi pertemuan di Bali oleh Indonesia dan Singapura yang menghasilkan keputusan bahwa Singapura sepakat untuk wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang selama ini dikelola akan dikembalikan ke Indonesia. Hal ini bertumpu pada undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 yang ditandatangani Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 12 Januari 2009 tepatnya dalam pasal 5 dan pasal 458. Oleh karena itu pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura paling lambat tahun 2024.<sup>100</sup>

Dan pada tahun ini tepatnya 2 Februari 2012 Indonesia membuka lagi Kantor Kepentingan Indonesia ICAO yang bertempat di Montreal, Kanada untuk mendukung perannya di ICAO. Namun sayangnya ketika Indonesia mencalonkan lagi untuk duduk di Dewan kategori III di periode 2013-2016 mendatang pada sidang majelis ke-38 ICAO tepatnya pada tanggal 24 September-4 Oktober 2013 di Montreal, Kanada kembali gagal.<sup>101</sup>

Di tahun ini juga tepatnya pada 13 September 2012 Pemerintah Indonesia melalui kementerian BUMN membentuk sebuah Lembaga

<sup>99</sup> Amalina, Ramdani, and Darmawan, *Di Wilayah Kedaulatan Indonesia*, 199.

<sup>100</sup> Sudrajat, "Pesawat Asing Dan Lika-Liku Pengambilalihan FIR Dari Singapura," *detiknews*, 2018, dikases pada 2 Juni 2023 melalui <https://news.detik.com/berita/d-4284760/pesawat-asing-dan-lika-liku-pengambilalihan-fir-dari-singapura>.

<sup>101</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, "Indonesia Mencalonkan Diri Sebagai Anggota Dewan ICAO Periode 2013-2016," *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*, 2013, diakses pada 5 Juni 2023 melalui <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738#>.

Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) yang sekarang disebut AirNav Indonesia. LPPNPI atau AirNav ini dibentuk dengan tujuan agar bisa memberikan pelayanan navigasi penerangan sesuai standar ICAO di seluruh penerbangan Indonesia dan kemudian pemerintah menerbitkan Peraturan pemerintah nomor 77 tahun 2012 pada 13 September 2012 yang menjadi payung hukum untuk beroperasinya Lembaga AirNav ini.<sup>102</sup> Karena dulu terjadi perbedaan kualitas untuk pelayanan jasa navigasi penerbangan Indonesia yang dilayani PT Angkasa Pura dan PT. Angkasa Pura II. Oleh karena itu, AirNav sekarang ini mengelola FIR Jakarta dan FIR Ujung Padang. Selanjutnya Air Nav mempunyai program yang dinamakan IMANS (*Indonesia Modernization of Air Navigation Services*) untuk meningkatkan kualitas penerbangan di Indonesia. Sehingga pada 6 Oktober 2015, AirNav Indonesia melakukan kerja sama dengan *The MITRE Corporation* yaitu perusahaan asal Amerika Serikat. Kerja sama ini meliputi modernisasi navigasi penerbangan, pengembangan dan peningkatan pelayanan penerbangan, analisa kapasitas, keselamatan dan keamanan penerbangan, pengembangan dan perencanaan ruang udara dan bandar udara. Adapun kerja sama ini dengan durasi lima tahun dan jika ingin lebih maka dapat diperpanjang.<sup>103</sup>

Setahun kemudian pada bulan maret 2013 bahwa Indonesia dan ICAO mengumumkan Kerja sama terhadap proyek yang bernama *the large-scale*

---

<sup>102</sup> Ardan, *Di Atas Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna*, 3.

<sup>103</sup> Rizal Budi Santoso, "Upaya Indonesia Dalam Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada Flight Information Region Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna," *Jurnal Hubungan Internasional Unikom*, 2016, 1–23.

*Environmental Measures Project* yang akan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan RI dengan teknis ICAO TBC (*Technical Cooperation Bureau*). kerjasama ini secara resmi ditandatangani di Montreal, Kanada dan dimulai pada awal tahun 2014. Selain itu, hasil dari upaya kerja kerasnya, penerbangan Indonesia pada tahun 2013 mendapat penghargaan untuk “*world’s Best Economy Class*” dan “*World’s Best Economy Class Seats*”. Dan ditahun ini juga Garuda Indonesia masuk ke ranking 8 pada *World’s Top Ten Airlines*.<sup>104</sup>

#### **E. Upaya Indonesia Untuk Mengambil Alih FIR Pada Masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo (Jokowi)**

Dalam masa awal pemerintahan Presiden Joko Widodo beberapa Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) RI secara tegas memerintahkan untuk segera melakukan upaya pengambilalihan kawasan udara di Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI) mempunyai ruang lingkup terhadap isu FIR di Kepulauan Riau dan Natuna yaitu komisi I dan Komisi V DPR RI. Komisi I menangani urusan luar negeri, pertahanan, intelijen, komunikasi dan informasi. Dan untuk komisi V menangani masalah perhubungan dan infrastruktur.<sup>105</sup>

<sup>104</sup> Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kemenhub, “*Indonesia Mencalonkan Diri Sebagai Anggota Dewan ICAO Periode 2013-2016*,” Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013, diakses pada 5 Juni 2023 melalui <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738>.

<sup>105</sup> Guntur Rizki Alfajri, “*Kepentingan Indonesia Mengambil Alih Flight Information Region Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna Dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura*” (Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, 2018), 53.

Seperti yang disampaikan oleh mantan wakil ketua DPR RI komisi I yaitu Tantowi Yahya yang mengatakan bahwa sudah waktunya untuk Indonesia mengelola FIR di Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna secara mandiri dari Singapura. Jadi Tantowi berpendapat mengenai kurangnya pengawasan udara di Kepulauan Riau dan Natuna membuat Singapura bertindak dengan bebas melakukan kegiatan latihan militer. Sehingga politikus dari partai Golkar tersebut mendukung upaya Pemerintah Indonesia melakukan pengambilalihan secara cepat seperti yang telah ditargetkan yakni tahun 2019 karena melihat Indonesia sudah mampu baik secara SDM dan teknologinya.<sup>106</sup>

Dan desakan mengenai pengambilan FIR atas Kepulauan Riau dan Natuna ini juga berasal dari ketua DPR RI komisi I yaitu Bambang Soesatyo dan anggota DPR RI komisi I yakni Hidayat Nur Wahid. Bambang Soesatyo meminta pemerintah Indonesia untuk mengkaji perjanjian ulang antara Indonesia dan Singapura pada tahun 1995 karena perjanjian tersebut berhubungan dengan isu mengenai ekonomi, kedaulatan, pertahanan, dan hukum. Sehingga meminta Menteri Koordinator Kemaritiman untuk segera membuat *road map* sebagai upaya pengambilalihan FIR serta mendukung Kemenkoplhukam, panglima TNI, dan Kapolri untuk segera mengkaji isu mengenai FIR, yang kemudian hasil dari kajian itu diserahkan ke DPR RI

---

<sup>106</sup> Eko Priawito and Eka Permadi, "DPR Minta Pemerintah Rebut FIR Dari Singapura," Viva.co.id, 2015, dikases pada 1 Juni 2023 melalui <https://www.viva.co.id/berita/nasional/672324-dpr-minta-pemerintah-rebut-fir-dari-singapura>.

komisi 1 dan Badan Kerja Sama Antar Parlemen (BKSAP) DPR untuk bahan yang dipakai dalam diplomasi di parlemen .<sup>107</sup>

Menyikapi hal demikian, Presiden Jokowi pada awal Februari 2015 membentuk kelompok kerja (pokja) yang terdiri dari Kementerian Luar Negeri (Kemlu), Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sebagai *Leading actor* dalam bidang kenavigasian, Kementerian Pertahanan (Kemhan), Mabes TNI, dan Mabes TNI AU (Angkatan Udara) untuk mempersiapkan baik teknis maupun bernegosiasi dengan berbagai pihak.

Kemudian dalam kunjungan kerja oleh Panitia Kerja (Panja) dari komisi V DPR RI di Bandara Hang Nadim Batam, Kepulauan Riau pada tanggal 1 sampai 2 April tahun 2015, komisi V menemukan bahwa masalah yang harus segera diselesaikan oleh pemerintah yaitu terkait FIR. Jadi harus ada pembenahan teknologi dan kemampuan tenaga profesional di dalam navigasi penerbangan. Lalu hal ini membuat panitia kerja komisi V mendesak pemerintah untuk membikin *road map* untuk kesiapan pengambilalihan kawasan udara di Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.<sup>108</sup>

Hal ini kemudian di respons dengan instruksi Presiden Jokowi pada September 2015 agar dipercepat pengambilalihan FIR yaitu sampai dengan

<sup>107</sup> Khairul Anwar and Riana, "Bamsuet Desak Pemerintah Segera Ambil Alih FIR Dari Tangan Singapura," Jitunews.com, 2018, diakses pada 1 Juni 2023 melalui <https://m.jitunews.com/read/92288/bamsuet-desak-pemerintah-segera-ambil-alih-fir-dari-tangan-singapura>.

<sup>108</sup> Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia Komisi V, "Laporan Kunjungan Kerja Panja Komisi V DPR RI Ke Bandara Hang Nadim Batam Provinsi Kepulauan Riau Tanggal 1-2 April 2015" (Jakarta: Komisi V DPR RI, 2015), <http://www.dpr.go.id/dokakd/dokumen/K5-Laporan-Kunker-Spesifik-Panja-Penerbangan-Komisi-V-DPR-RI-ke-Kepri-tgl-1-2-April-2015-1431333749.pdf>.

tahun 2019.<sup>109</sup> Presiden Joko Widodo pada awal September di tahun 2015 memberikan perintah terhadap Menteri Perhubungan RI yakni Ignasius Johan dan Panglima TNI yaitu Jenderal Gatot Nurmantyo untuk segera memodernisasi baik itu peralatan maupun kemampuan dari personel sehingga Indonesia bisa lebih matang dan mudah dalam proses negosiasi dengan Singapura dalam pengambilan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna.<sup>110</sup>

Hingga tanggal 16-17 September 2015 dalam forum Kelompok Perencana Pengembangan Penerbangan Indonesia (KP3I) yang bertempat di Hotel Savoy Homan Bandung di mana AirNav Indonesia telah menyiapkan mengenai *road map* yang dipakai untuk persiapan pengambilalihan FIR di sektor A yang berada di Utara Singapura, B di sekitar kawasan laut China Selatan, dan C meliputi bagian utara. Adapun peserta yang ikut aktif dalam forum ini yaitu PT. Angkasa Pura I (Persero), PT. Angkasa Pura II (Persero), PT. Garuda Indonesia (Persero), PT. Jasa Angkasa Semesta, PT. Bandar udara Internasional Jawa Barat, dan PT. Gapura Angkasa. KP3I mempunyai misi untuk menata penerbangan agar dapat menyentuh daerah terpencil dalam rangka persiapan pengambilalihan FIR di sekitar Kepulauan Riau dan Natuna sesuai instruksi Presiden Joko Widodo.<sup>111</sup>

<sup>109</sup> CNN Indonesia, "Mengenal FIR Yang Diambil Alih Indonesia Dari Singapura," CNN Indonesia, 2022, diakses pada 5 Juni 2023 melalui <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220125155359-20-751036/mengenal-fir-yang-diambil-alih-indonesia-dari-singapura>.

<sup>110</sup> Resty Armenia, "Jokowi Tegaskan Akan Ambil Alih Ruang Udara RI Dari Singapura," CNN Indonesia, 2015, diakses pada 1 Juni 2023 melalui <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151124194236-32-93793/jokowi-tegaskan-akan-ambil-alih-ruang-udara-ri-dari-singapura>.

<sup>111</sup> Dewi, *Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna Tahun 1993-2017*, 92-93.

Selanjutnya pada akhir September tahun 2015 itu juga terjadi pertemuan yang dilakukan oleh Menteri Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan yakni Luhut Binsari Pandjaitan yang melakukan percakapan dengan Deputi Perdana Menteri Singapura dan Deputi Perdana Menteri Malaysia mengenai ruang udara di sekitar kepulauan Riau dan Natuna yang dikelola FIR Singapura.<sup>112</sup> Dari percakapan tersebut dari pihak Singapura dan Malaysia tidak keberatan jika Indonesia akan mengelola ruang udaranya sendiri bahkan mereka mendukung tindakan Indonesia tersebut dengan waktu tiga sampai empat tahun dimulai dari tahun ini.<sup>113</sup>

Selain itu, Indonesia juga gencar melaksanakan pertemuan antara Indonesia dan Singapura secara resmi di Jakarta pada tanggal 23 sampai 25 November 2015. Di mana pada saat acara makan malam pada tanggal 23 November 2015 yang diadakan oleh Menteri Koordinator Politik Hukum dan Keamanan RI Yaitu Luhut Pandjaitan membicarakan mengenai rencana pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang dikelola oleh Singapura, namun hal ini ditanggapi oleh pihak Kementerian Luar Negeri Singapura belum setuju dengan rencana Indonesia tersebut. Dan Deputi Perdana Menteri Singapura yaitu Teo Chee Hean juga belum dan tidak setuju karena persoalan mengenai FIR merupakan isu yang besar dan sebaiknya tidak dibahas hanya dalam pertemuan singkat dalam makan malam saja. Karena pembahasan FIR bukan merupakan isu kedaulatan namun

---

<sup>112</sup> Armenia, *Ruang Udara RI Dari Singapura*.

<sup>113</sup> Ibid.

mengenai persoalan terhadap teknis operasional yang banyak unsurnya di bawah lingkup ICAO.

Kemudian di hari setelahnya yaitu 24 November 2015, Presiden Joko Widodo menyambut kunjungan Deputy Perdana Menteri Singapura yakni Teo Chee Hean di Istana Negara yang bertempat di Jakarta didampingi oleh Menteri Luar Negeri RI yaitu Retno Marsudi dan Menko Polhukam yaitu Luhut B. Pandjaitan. Dalam pertemuan itu Menlu Retno Marsudi memaparkan mengenai isu yang akan dibahas dalam pertemuan. Adapun isu yang dibahas selain tentang kerja sama dalam bidang ekonomi tapi juga mengenai FIR. Di saat itu Menlu Retno Marsudi juga menyampaikan bahwa Indonesia sedang melakukan berbagai upaya persiapan teknis untuk pengambilalihan FIR yang selama 70 tahun lebih dikelola Singapura. Lalu hal ini ditanggapi oleh Singapura bahwa mereka sepakat untuk membantu Indonesia dalam persiapan teknis. Kemudian ini juga ditegaskan oleh Teo Chee Hean bahwa isu mengenai FIR bukan mengenai kedaulatan tetapi mengenai *safety* seperti dalam kesiapan teknis, keamanan dan keselamatan dalam penerbangan. Sehingga Singapura akan membantu Indonesia dalam pembuatan *road map* yang berhubungan dengan persiapan teknis untuk memenuhi tersebut.

Dan menurut Menlu Retno Marsudi bahwa persiapan Singapura belum mencapai pembahasan secara lengkap sehingga nantinya Duta Besar RI yang bertempat Singapura yang akan melakukan upaya tindak lanjut dengan menyelenggarakan kerja sama dengan pihak Singapura untuk

meningkatkan kesiapan teknis bagi Indonesia demi memenuhi *safety* penerbangan.<sup>114</sup>

Untuk mendukung upaya pemerintah dalam pengambilalihan FIR maka Kementerian Perhubungan pada tahun 2015 menganggarkan sekitar 6 miliar rupiah untuk radar dan alat-alat untuk pendukung keselamatan melalui AirNav dan BUMN yang selama ini mengelola ATC yang bertempat di Bandara Hang Nadim. Ini dikarenakan seluruh penerbangan di Bandara Internasional Hang Nadim harus menanti perizinan kepada ATC Singapura jika mau lepas landas.<sup>115</sup>

Di tahun 2016 yaitu Pemerintah Indonesia melalui Menko Kemaritiman yaitu membentuk tiga tim untuk pengambilalihan FIR. Adapun tiga tim itu yakni tim teknis seperti *Air Navigation* dan Komando Pertahanan Udara Indonesia. Untuk tim regulasi yaitu Kementerian Perhubungan dan Tim diplomasinya dari Kementerian Luar untuk melakukan negosiasi dengan pihak Singapura.<sup>116</sup>

Kemudian usaha Indonesia terlihat saat pertemuan ICAO di tanggal 27 September -7 Oktober 2016 di Montreal Kanada, di situ Indonesia mencalonkan kembali menjadi anggota Dewan ICAO tingkat III dengan

<sup>114</sup> A. Setiawan, "Terima Deputi PM Singapura, Presiden Jokowi Bahas Pengambilalihan FIR," Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019, diakses pada 3 Juni 2023 melalui <https://setkab.go.id/terima-deputi-pm-singapura-presiden-jokowi-bahas-pengambilalihan-fir/>.

<sup>115</sup> Angga Indrawan, "Penerbangan Indonesia Lepas Dari Singapura 2024," *Republika.co.id*, 2015, diakses pada 1 Juni 2023 melalui <https://news.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/07/12/nrdfhy-penerbangan-indonesia-lepas-dari-singapura-2024?>

<sup>116</sup> Dewi, *Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna Tahun 1993-2017*, 93.

periode 2016 -2019 namun gagal Kembali.<sup>117</sup> Hingga akhirnya Menteri Perhubungan menunjuk utusannya untuk melakukan negosiasi dengan beberapa negara-negara anggota ICAO pada 2016-2019 agar bisa masuk lagi menjadi dewan ICAO kembali.<sup>118</sup>

Pada 2017 pemerintah Indonesia melalui Airnav meningkatkan kualitas penerbangan Indonesia dengan mengadakan pelatihan, pengadaan alat-alat dan SDM untuk layanan yang lebih baik di Bandar Udara Ranai yang berada di wilayah Natuna dan Bandar Udara Matak yang berada di Tarempa. Upaya peningkatan tersebut juga melalui koordinasi dengan Singapura sebagai pemegang kendali.<sup>119</sup> Hingga akhirnya upaya tersebut membuahkan hasil dengan meningkatnya pelayanan navigasi penerbangan Indonesia dengan level 84,09% yang melampaui rata-rata global di tahun 2017 oleh Audit ICAO.<sup>120</sup>

Setahun kemudian, Indonesia juga melakukan negosiasi dengan Malaysia pada tahun 2018. Di mana terdapat dua kali perundingan dengan Malaysia yaitu pertama pada 7-8 Maret 2018 di Bandung yaitu pertemuan teknis yang membahas mengenai batas maritim Indonesia dan Malaysia ke 33. Kedua pada 17-18 November 2018 di Malaka yaitu membahas mengenai

---

<sup>117</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, “Indonesia Terus Galang Dukungan Untuk Jadi Anggota Dewan ICAO,” Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2016, diakses pada 5 Juni 2023 melalui <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-terus-galang-dukungan-untuk-jadi-anggota-dewan-icao#:~:text=DENPASAR - Meski sudah empat kali gagal%2C Indonesia,atau International Civil Aviation Organization %28ICAO%29 periode 2016-2019.>

<sup>118</sup> Chappy Hakim, “Lobi-Lobi Yang Gagal Di ICAO,” Kompas.com, 2016, [https://nasional.kompas.com/read/2016/10/10/18124591/lobi-lobi.yang.gagal.di.icao?lgn\\_method=google.](https://nasional.kompas.com/read/2016/10/10/18124591/lobi-lobi.yang.gagal.di.icao?lgn_method=google)

<sup>119</sup> Rumuat, *Di Ruang Udara Kepulauan Riau*, 23.

<sup>120</sup> Ibid.

mengenai batas maritim Indonesia dan Malaysia lagi yang ke-34. Adapun di dalam pertemuan teknis tersebut berkaitan dengan penggunaan ruang udara di perbatasan Indonesia dan Malaysia.<sup>121</sup>

Tidak berhenti di situ, upaya Indonesia dalam mengambil FIR semakin serius. Terlihat Indonesia terus berusaha melakukan negosiasi terhadap Singapura terkait ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna. Dan usaha tersebut seperti yang dikatakan oleh Menteri Luar Negeri sudah terjadi kemajuan yaitu pada tahap pembicaraan mengenai teknis. Ini ditunjukkan pada tahun 2019 kemarin yakni Retno Marsudi telah bertemu dengan Menlu Singapura Vivian Balakrishnan dalam rangka berdialog mengenai FIR antara Indonesia dan Singapura. Kemudian dilanjutkan dengan Menteri perhubungan pada tanggal 15 Juni 2019 telah mengirim surat ke Singapura mengenai negosiasi FIR.<sup>122</sup>

Setelah itu, pada 24 Juli 2019 telah diresmikan pangkalan TNI Angkatan Udara (Lanud) Hang Nadim Batam di Kepulauan Riau. Adapun tujuan pembangunan ini untuk menjaga kedaulatan perbatasan wilayah udara Indonesia dan merupakan upaya pemerintah untuk persiapan pengambilan ruang udara Indonesia yang selama ini didelegasikan ke Singapura. Selain itu juga, pembangunan ini sebagai Pos TNI AU Hang Nadim yang menjadi

---

<sup>121</sup> Retno L.P Marsudi, "*Laporan Kinerja Tahun 2018*," Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019), 116.

<sup>122</sup> CNN Indonesia, "*RI Bujuk Singapura Soal Ambil Alih Ruang Kendali Udara Natuna*," CNN Indonesia, 2019, diakses pada 1 Juni 2023 melalui <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20190716184847-106-412695/ri-bujuk-singapura-soal-ambil-alih-ruang-kendali-udara-natuna>.

Pangkalan TNI Angkatan Udara tipe C untuk pendukung penyelenggaraan operasi penerbangan dan pelatihan TNI AU.<sup>123</sup>

Dalam upaya pemerintah Indonesia untuk pengambilan FIR, hal ini mendapat dukungan dari Pemerintah daerah Kota Batam dan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau. Selain itu juga Badan Usaha Bandara Udara (BUBU) yang dikelola oleh pihak Badan Pengusahaan Kawasan Kota Batam yang juga mempunyai peran dalam optimalisasi penggunaan lahan di area komersial, ruangan pada area terminal, pengelolaan parkir, pengelolaan kargo dan sarana prasarana.<sup>124</sup>

Dan pada tahun 2019 ini juga, Pemerintah Indonesia dan Singapura menyepakati sebuah *Framework for Negotiation of Flight Information Region Realignment* yang menyangkut wilayah di Kepulauan Riau dan Natuna yang masih dalam kontrol Singapura.<sup>125</sup> Hingga akhirnya Menteri perhubungan yaitu Budi Karya Sumadi mendampingi Presiden Jokowi ke Singapura menemui Perdana Menteri Singapura dalam rangka penandatanganan kerangka negosiasi pada 12 September 2019 dan pada tanggal 7 Oktober 2019 tim teknis kedua negara melakukan pertemuan yang intensif untuk mengawali pertemuan yang akan berlanjut seterusnya.<sup>126</sup>

---

<sup>123</sup> Husna and Riyanto, *Wilayah Udara Kepulauan Riau*, 406-407.

<sup>124</sup> Ibid, 407.

<sup>125</sup> Muhammad Daris Tantowi Ikram, Agus Sudarya, and Iman Anton Santosa, "Asesmen Kinerja Pengambilalihan Flight Information Region Ruang Udara Kepulauan Riau Dan Natuna Untuk Mendukung Kedaulatan Udara Indonesia," *Jurnal Manajemen Pertahanan* 8, no. 2 (2022): 210–28.

<sup>126</sup> CNN Indonesia, *Indonesia Dari Singapura*.

Dalam hal ini, AirNav juga meningkatkan alat produksi pada tanggal 31 Desember 2019 seperti alat komunikasi, alat navigasi, pemantauan, sistem automasi ATC, sistem informasi aeronautika, alat penunjang Teknik, dan Menara pengawas.

Puncaknya yaitu pada tanggal 25 Januari tahun 2022 telah ditandatanganinya Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* antara Menteri Perhubungan RI yaitu Budi Karya Sumadi dan Menteri Transportasi Singapura yakni S Iswaran yang langsung disaksikan oleh kedua pemimpin negara.<sup>127</sup> Untuk mencapai kesepakatan ini Menteri perhubungan tidak sendiri karena ada banyak pihak yang terlibat seperti Kemenkomarinvest, Kemlu, Kemhan, TNI, Setneg, Setkab, dan Lembaga lainnya yang terkait.<sup>128</sup>

#### **F. Strategi Negosiasi *Integratif Bargaining* Oleh Indonesia Pada Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region* Dengan Singapura Pada Tahun 2022**

Upaya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna karena Indonesia merasakan dampak kerugian dalam bidang politik, keamanan, kedaulatan, dan ekonomi dari pengelolaan Singapura di kawasan tersebut. Ini mulai dirasakan ketika terjadi pada tahun 1991 seorang Jenderal (Purn) Leonardus Benyamin Moerdani yang saat itu menjadi Menteri Pertahanan dan Keamanan RI mengalami kendala pendaratan karena terjadi

<sup>127</sup> Ardan, *Di Atas Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna*, 2.

<sup>128</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, "Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan Dengan Matang Dan Mendatangkan Manfaat Bagi Indonesia," Kementrain Perhubungan Republik Indonesia, 2022, diakses pada 8 Juni 2023 <https://dephub.go.id/post/read/kesepakatan-penyesuaian-fir-sudah-dipersiapkan-dengan-matang-dan-m mendatangkan-manfaat-bagi-indonesia>.

perselisihan antara Pilot yang membawanya dengan ATC Singapura selama 15 menit dan akhirnya bisa mendarat. Hal ini membuat L.B Moerdani marah, kemudian memerintahkan pemerintah Indonesia untuk segera mengambil alih FIR dari Singapura.<sup>129</sup>

Selain itu, Indonesia juga dirugikan dengan banyaknya pelanggaran pesawat asing. Menurut Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional (Kosekhanudnas) mencatat pelanggaran tahun 2015 terdapat 193 pesawat militer asing yang masuk, di tahun 2016 ada 49 pelanggaran penerbangan, pada bulan September 2017 terdapat 19 pelanggaran penerbangan, dan ditahun 2018 ditemukan pelanggaran yang berjumlah 38 kasus dengan 19 pelanggaran dari pesawat sipil dan 19 dari pesawat militer.<sup>130</sup> Bertambah lebih banyak lagi pada tahun 2019 yaitu militer Singapura melakukan pelanggaran sebanyak 277 kali, bahkan pesawat Amerika juga melakukan pelanggaran pada tahun ini atas kontrol dari FIR Singapura karena pihak Singapura tidak melakukan publikasi di AIP terhadap peraturan *Flight Clearance* untuk pesawat yang masuk ke kedaulatan udara Indonesia.<sup>131</sup>

Menurut pendapat dari Chappy Hakim dalam bukunya yang berjudul *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional* oleh Eco

<sup>129</sup> Anggi Kusumadewi and Abraham Utama, "Perang' Udara Indonesia-Singapura," CNN Indonesia, 2015, diakses pada 4 Juni 2023 melalui <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716-20-82695/perang-udara-indonesia-singapura>.

<sup>130</sup> Hadaina Zalia and Kosandi Meidi, "Politik Pertahanan Dan Keamanan Udara: Analisa Inkonsistensi Pemerintah Indonesia Dalam Upaya Realignment FIR Singapura Di Wilayah Udara Kepulauan Riau, 13 Feb 2012," *Journal of Social Sciences and Humanities* 1, no. 1 (2021): 11–24.

<sup>131</sup> Akmalia Sofa, Herly Dwiyanto, and Surryanto Djoko Waluyo, "Strategi Pertahanan Indonesia Dalam Menghadapi Potensi Ancaman Asimetris Di Wilayah Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau Dan Natuna," *Universitas Pertahanan RI* 7, no. 2 (2021): 229–46, <https://doi.org/10.33172/pa.v7i2.927>.

Silalahi bahwa FIR Singapura sering melakukan tindakan yang berlebihan atau yang dinamakan *over acting* dalam menentukan aturan terhadap pesawat Indonesia dengan berdalih keamanan dan keselamatan penerbangan padahal sebetulnya untuk urusan kepentingan bisnis di bandara Changi, Singapura.<sup>132</sup>

Dan pendelegasian ruang udara di Kepulauan Riau terhadap FIR Singapura membuat Singapura berbuat semaunya dengan melakukan latihan militer di kawasan udara Kepulauan Riau dan Natuna. Padahal di dalam pendelegasian FIR yang tercantum dalam *Annex 11* Konvensi Chicago tahun 1944 ayat 2 pasal 1 poin 1 yaitu hanya pada kepentingan operasionalnya saja. Serta kerugian ini juga terasa ketika pesawat Singapura bisa memasuki wilayah udara di Indonesia hanya dengan izin ATC Singapura. Sedangkan pesawat sipil maupun militer Indonesia harus melapor ke otoritas penerbangan Singapura harus memberitahukan mengenai jenis pesawat, rute penerbangan, dan ketinggian penerbangan dari semua rute. Selain itu, semua pesawat militer Indonesia yang hendak berangkat, mendarat ataupun hanya melintas di kawasan Tanjung Pinang dan Natuna harus memperoleh izin dari Singapura.<sup>133</sup> Sehingga hal ini membuat Singapura mengetahui semua misi dari penerbangan militer Indonesia dan ini merupakan sesuatu yang bersifat rahasia.<sup>134</sup>

Kerugian ini juga berlangsung dari segi ekonomi, menurut Komandan Lanud (Danlanud) Tanjung Pinang yaitu Letkol Pnb I Ketut Wahyu Wijaya

---

<sup>132</sup> Silalahi, Bachtiar, and Edorita, *Terhadap Kedaulatan Negera Kesatuan Republik Indonesia*, 3.

<sup>133</sup> Husna and Riyanto, *Wilayah Udara Kepulauan Riau*, 400.

<sup>134</sup> Yanyan Mochamad Yani, Ian Montratama, and Ikrardhi Putera, *Pengendalian Udara (FIR) Indonesia-Singapura*, 8.

bahwa pernah diberitahu oleh ATC Indonesia kalo setiap pesawat *airlines* yang melewati wilayah ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna harus membayar 6 dolar AS dan untuk setiap menitnya dalam satu jalur ada puluhan pesawat yang lewat. Sehingga kalo Indonesia dapat mengelola sendiri pasti mendapat keuntungan yang banyak. Namun saat dikelola Singapura Indonesia hanya mendapat kompensasi 50 sen.<sup>135</sup>

Hal ini kemudian membuat pemerintah Indonesia menyusun strategi negosiasi untuk mengambil alih ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna. Mengingat bahwa masalah FIR mencangkup skala yang luas seperti di kedaulatan, keamanan, ekonomi, keselamatan, infrastuktur dan teknis. Selain itu masalah ini terjadi karena sikap ragu dan ketidakpercayaan Singapura atas kualitas penerbangan udara Indonesia. Oleh karena itu perlu diterapkan faktor pendukung yang tepat untuk menyukseskan strategi Integratif bargaining yang dipakai Indonesia.

### **1. Faktor Pendukung Strategi integratif bargaining yang dilakukan Indonesia untuk bernegosiasi dengan Singapura**

Adapun faktor-faktor yang mendukung berjalannya strategi *Integratif Bargaining* yang dilakukan Indonesia untuk bernegosiasi dengan Singapura yakni:

- a. Komunikasi yang jelas dan akurat antara pihak Indonesia dan Singapura

---

<sup>135</sup> Elza Astari Retaduari, "Pesawat Tempur Singapura Kerap Latihan Di Ruang Udara RI," *detiknews*, 2015, diakses pada 4 Juni 2023 melalui <https://news.detik.com/berita/d-3011079/pesawat-tempur-singapura-kerap-latihan-di-ruang-udara-ri>.

Pada masa pemerintahan Presiden Jokowi dalam upaya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna yaitu Presiden Jokowi pada tahun 2015 membentuk kelompok kerja (pokja). Dari Pokja tersebut Menko Kemaritiman membagi dalam tiga tim yaitu tim teknis mencakup Air Navigation (AirNav), Komando Pertahanan Udara Nasional, dan tim regulasi dari Kementerian Perhubungan serta tim diplomasi dari Kementerian Luar Negeri untuk melakukan perundingan dengan Singapura.

Indonesia dalam strategi negosiasi pengambilan ruang udara di Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna yaitu dengan selalu menjaga hubungan yang baik dengan selalu berkoordinasi kepada pihak Singapura karena mengingat bahwa Singapura yang menjadi salah satu penegak dan promotor berbagai regulasi di ICAO dalam hal penerbangan. Jadi penilaian Singapura terhadap kemampuan pelayanan navigasi penerbangan Indonesia yang berhubungan dengan pasal 69 sangat berpengaruh di ICAO. Dan Mengingat juga bahwa peran dari Singapura lebih penting dan berpengaruh pada ICAO dibandingkan dengan Indonesia.<sup>136</sup>

Awalnya upaya untuk melakukan komunikasi dengan Singapura mengenai keinginan Indonesia dalam upaya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna yaitu bulan September tahun 2015 yang dilakukan oleh oleh Menteri

---

<sup>136</sup> Rumuat, *Di Ruang Udara Kepulauan Riau*.

Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan RI yang bertemu dengan Deputy Perdana Menteri Singapura dan Deputy Perdana Menteri Malaysia yang mendapatkan respon positif.

Dilanjut pada pada tanggal 23 sampai 25 November 2015. Pada tanggal 23 November Menteri Koordinator Politik Hukum dan Keamanan RI bertemu lagi dengan Kementerian Luar Negeri Singapura dan Deputy Perdana Menteri Singapura untuk membicarakan FIR namun belum mendapat respon baik dari pihak Singapura.

Kemudian pada tanggal setelahnya yakni 24 November 2015 saat terjadi pertemuan Presiden Joko Widodo dengan Deputy Perdana Menteri Singapura yakni Teo Chee Hean di Istana Negara, Menlu Retno Marsudi menyampaikan bahwa Indonesia telah mempersiapkan upaya pengambil alihan ruang udara yang dikelola oleh Singapura dan hal ini mendapat respon positif dari Singapura.

Lalu Indonesia juga melakukan negosiasi dengan Malaysia pada 7-8 Maret 2018 di Bandung yang membicarakan mengenai penggunaan ruang udara di perbatasan Indonesia dan Malaysia.

Setahun kemudian di tahun 2019 Menlu Retno Marsudi bertemu dengan Menlu Singapura Vivian Balakrishnan dalam rangka berdialog mengenai FIR. Ditahun ini juga pada tanggal 15 Juni 2019 Menteri Perhubungan mengirim surat ke Singapura mengenai negosiasi FIR.

Dan upaya membuahakan hasil Ketika Menteri perhubungan yaitu Budi Karya Sumadi mendampingi Presiden Jokowi ke Singapura menemui Perdana Menteri Singapura dalam rangka penandatanganan kerangka negosiasi pada 12 September 2019.

- b. Adanya motivasi dan komitmen untuk bekerja sama antara Indonesia dan Singapura

Dari segi teknis yaitu pemerintah Indonesia pada tahun 2015 bahkan sebelumnya sudah gencar untuk persiapan internal seperti dokumen, peningkatan kemampuan teknis standar pelayanan penerbangan dalam aspek komunikasi, peralatan, konsultasi dengan ICAO mengenai standar penerbangan dan khususnya dengan Singapura dalam pertemuan dengan membahas mengenai apa yang menjadi praktik penerbangan selama ini dari Singapura dan standarnya sehingga dapat dilakukan kerja sama dengan Indonesia.<sup>137</sup>

Lalu di tanggal 24 November 2015 ketika terjadi pertemuan antara Presiden Indonesia dan Perdana Menteri Singapura, disaat itu Singapura menyampaikan bahwa mereka akan membantu Indonesia menyiapkan persiapan teknis. Dilanjut pada 7 Oktober 2019 telah terjadi pertemuan antar tim teknis dari Singapura dan Indonesia untuk melakukan kerja sama peningkatan dan pembahasan teknis sesuai standar penerbangan ICAO. Karena masalah penerbangan ini

---

<sup>137</sup> Muhammad Taufan, "Wawancara Peneliti Dengan Pejabat Fungsional Diplomat Direktorat Hukum Dan Perjanjian Kewilayahan, Direktorat Jenderal Hukum Dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia," pada 17 Mei 2023.

mengenai teknis, jika alat navigasi penerbangan Indonesia bagus sesuai standar penerbangan ICAO maka Singapura juga diuntungkan.

c. Menumbuhkan kepercayaan antara Indonesia dan Singapura

Untuk melakukan negosiasi yakni pemerintah Indonesia membangun *confident president building mention* untuk meyakinkan ke pihak Singapura terkait dengan kualitas standar pelayanan penerbangan Indonesia di wilayah tersebut yaitu Kepulauan Riau dan Natuna sesuai standar ICAO dan Indonesia juga meyakinkan ini ke pihak Malaysia mengenai peningkatan progres penerbangan Indonesia sehingga Indonesia memperoleh dukungan. Mengingat wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna tersebut cukup padat dengan penerbangan dari Malaysia, Singapura dan Indonesia yang bersebelahan perbatasan wilayah udaranya. Kemudian Indonesia juga meyakinkan Singapura bahwa mereka bisa menjadi mitra kerja sama dalam penerbangan untuk Singapura sehingga Singapura mau mengembalikan pelayanannya agar dikelola oleh Indonesia dan juga bersama-sama membawa ke pihak ICAO.<sup>138</sup>

## 2. Proses Negosiasi

a. Tahapan Persiapan dan Perencanaan

Selanjutnya untuk proses negosiasi antara Indonesia dan Singapura agar mencapai perjanjian kesepakatan FIR pada tahun

---

<sup>138</sup> Muhammad Taufan, "Wawancara Peneliti Dengan Pejabat Fungsional Diplomat Direktorat Hukum Dan Perjanjian Kewilayahan, Direktorat Jenderal Hukum Dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia," pada 17 Mei 2023.

2022 ini panjang. Ada banyak hal yang dipersiapkan dalam tahap persiapan dan perencanaan seperti pembentukan tim khusus yakni kelompok kerja (pokja) yang terdiri dari Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pertahanan, Mabes TNI, dan Mabes TNI AU untuk mempersiapkan pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

Adanya diplomasi dengan pihak Singapura dan Indonesia sejak tahun 2009 dan lebih gencar lagi ketika terdapat Instruksi Presiden Jokowi pada tahun 2015 mengenai percepatan pengambilalihan FIR sampai tahun 2019.

Selanjutnya dalam upaya persiapan teknis yaitu pemerintah Indonesia melalui BUMN membangun Air Nav Indonesia tahun 2012, melakukan kerjasama peningkatan kualitas penerbangan dengan perusahaan Amerika Serikat pada tahun 2015. Dan ditahun ini juga Kementrian Perhubungan mengeluarkan biaya sekitar 6 Miliar rupiah yang diberikan ke Air Nav dan BUMN untuk keperluan radar dan alat pendukung keselamatan penerbangan. Kemudian pada 2017 AirNav menyelenggarakan pelatihan untuk peningkatan SDM pada bidang penerbangan di Bandar Udara Matak dan Bandar Udara Ramai, peresmian pangkalan TNI Angkatan Udara di Bandara Hang

Nadim pada 24 Juni 2019 serta peningkatan alat produksi penerbangan oleh AirNav Indonesia pada 31 Desember 2019.<sup>139</sup>

Tabel 0.1 Tabel program kerja untuk persiapan pengambilalihan pelayanan navigasi

No	KEGIATAN	Tahun															
		09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	PERSIAPAN																
	a. Pembentukan Tim Khusus	←	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	b. Diplomasi	←	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	c. Teknis Operasional																
	- Lembaga PPNPI	←	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	- Fasilitas CNS/ATM				←	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	- Manajemen Ruang Udara				←	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	- SDM				←	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
2	IMPLEMENTASI AWAL																
	Shadow Operation																
	- Singapore Control (Indonesia Monitor)																
	- Indonesia Control (Singapore Monitor)																
3	IMPLEMENTASI PENUH																

Sumber: <https://scholarhub.ui.ac.id/cgi/viewcontent.cgi?article=1171&context=dharmasisya>, diakses pada 5 Juni 2023

#### b. Kegiatan Negosiasi

Dan dalam pelaksanaannya kegiatan negosiasi antara Indonesia dan Singapura seperti *meeting bilateral* yang pertama melakukan perkenalan posisi dari Indonesia maupun Singapura.

Selanjutnya dari pihak Indonesia atau tuan rumah menyampaikan agenda dan menjelaskan atau mempresentasikan progres dan aspek teknis penerbangan secara detail yang dapat

<sup>139</sup> AIRNAV Indonesia, "SUSTAINABILITY REPORT AIRNAV INDONESIA 2019," 2019, <https://pdfslide.tips/documents/sustainability-report-airnav-indonesia-2019-sustainability-report-airnav-indonesia.html?page=33>.

meyakinkan pihak mitranya bahwa perlunya dilakukan *realignment*, terjadi pembahasan mengenai semacam pertukaran pandangan, menyamakan data antara pihak Indonesia dan Singapura misalnya jumlah penerbangan, lalu juga rute penerbangan, indikator apa dalam penerbangan yang harus disamakan dan dibahas oleh kedua belah pihak serta juga menyamakan tingkat kualitas standarnya.

Mengingat bahwa hasil negosiasi ini akan dibawa ke ICAO, yang mana ICAO membutuhkan cek asli di lapangan, informasi dari lapangan mengenai apakah Indonesia sudah memiliki teknologi komunikasi, indikasi atau juga radar atau dari *siver* pesawat udara itu diterima dengan baik.<sup>140</sup> Lalu dari pihak Singapura memberikan tanggapan pertanyaan dan klarifikasinya apabila dibutuhkan.

Setelahnya itu, para pihak yang melakukan negosiasi menyampaikannya keinginan dan kepentingannya masing-masing untuk mencari solusi. Adapun pihak Indonesia menginginkan agar wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna dapat dikelola Indonesia berdasarkan perjanjian yang disetujui dengan Singapura. Sedangkan Singapura mau membatasi haknya di kawasan udara Kepulauan Riau dan Natuna dengan memberikan zona pengawasan udara seluas 90 mil kepada Indonesia asalkan Pemerintah Indonesia mau meratifikasi perjanjian pertahanan tahun 2007 antara Indonesia

---

<sup>140</sup> Muhammad Taufan, "Wawancara Peneliti Dengan Pejabat Fungsional Diplomat Direktorat Hukum Dan Perjanjian Kewilayahan, Direktorat Jenderal Hukum Dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia," pada 17 Mei 2023.

dan Singapura di Tampak Siring, Bali. Dengan begitu kata perdana Menteri Singapura dapat memenuhi kebutuhan penerbangan di kedua negara.<sup>141</sup> Sehingga pada tanggal 25 Januari 2022 telah terjadi tiga perjanjian di antaranya Perjanjian pertahanan antara Indonesia dan Singapura dan Perjanjian *Realignment Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura.

Kemudian sebelum kegiatan negosiasi berakhir yakni terdapat laporan dari hasil pertemuan yang telah terlaksana. Selanjutnya yaitu rancangan draf dari *agreement* tersebut ditandatangani oleh kedua belah negara.<sup>142</sup>

Adapun lima pokok penting dari Perjanjian kesepakatan Penyesuaian Flight Information Region tahun 2022 kemarin yakni yang pertama, penyesuaian batas untuk FIR Indonesia yang mencakup semua wilayah teritorial Indonesia sehingga wilayah perairan di Kepulauan Riau dan Natuna yang awalnya masuk dalam FIR Singapura kini masuk FIR Indonesia.

Kedua, Indonesia mempunyai hak dan tanggung jawab untuk Penyediaan Jasa Penerbangan (PJB) di wilayah informasi penerbangan yang masuk ke FIR Indonesia yang selaras dengan batas-batas laut teritorial. Dalam hal ini menurut Menteri

---

<sup>141</sup> DW.Com, "Indonesia Dan Singapura Sepakati Perjanjian Ekstradisi," 2022, <https://www.dw.com/id/indonesia-dan-singapura-sepakati-perjanjian-ekstradiksi/a-60548296>.

<sup>142</sup> Muhammad Taufan, "Wawancara Peneliti Dengan Pejabat Fungsional Diplomat Direktorat Hukum Dan Perjanjian Kewilayahan, Direktorat Jenderal Hukum Dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia," pada 17 Mei 2023.

Perhubungan bahwa Indonesia akan bekerja sama dengan Singapura dalam memberikan PJB di sebagian area dari FIR Indonesia yang berbatasan langsung dengan FIR Singapura. Sehingga Indonesia memberikan delegasi pelayanan penerbangan pada sektor tertentu di wilayah udara Indonesia dari ketinggian 0 sampai 37.000 kepada otoritas penerbangan Singapura dan pada ketinggian 37.00 ke atas dikontrol oleh Indonesia. Hal tersebut untuk mencegah fragmentasi dan untuk pengoordinasian yang efektif terhadap lalu lintas pesawat udara yang akan terbang dari dan menuju Singapura pada ketinggian tertentu. Pendelegasian ini terbatas di area tertentu dari FIR Indonesia kepada Singapura dan tidak mengecualikan untuk Indonesia mempunyai kewenangan melakukan aktivitas sipil maupun militer sesuai kedaulatan dan hak berdaulat pada ruang udara sendiri. Sehingga otoritas penerbangan Indonesia tetap melakukan pengoordinasian penerbangan di semua wilayah FIR Indonesia.

Ketiga, selain menyepakati mengenai pengelolaan ruang udara bagi penerbangan sipil, di sini Singapura juga menyepakati kerangka Kerja sama Sipil dan Militer pada Manajemen Lalu lintas Penerbangan atau yang dinamakan *Civil Military Coordination in ATC (CMAC)*. Adapun tujuan kerja sama tersebut untuk memastikan terbukanya jalur komunikasi yang aktif yang menjamin tidak adanya pelanggaran kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia. Adapun Kerja sama ini yaitu pemerintah Indonesia menempatkan personel sipil dan

militer ke *Singapore Air Traffic Control Centre* (SATCC). Dan sebagai PJP terbatas di sektor yang telah ditentukan maka otoritas penerbangan Singapura juga mempunyai kewajiban mencegah dan menginformasikan kepada otoritas penerbangan Indonesia jika terjadi pelanggaran.

Keempat, Singapura mempunyai kewajiban menyetorkan semua biaya kutipan jasa pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan kepada pesawat terbang dari dan menuju Singapura kepada Indonesia yang mempunyai wilayah kedaulatan penerbangan di kawasan tersebut. Pendelegasian PJP ke pihak Otoritas penerbangan Singapura akan diawasi dan evaluasi ketat oleh pihak Kementerian Perhubungan RI baik secara berkala maupun melekat dengan menempatkan para personal Indonesia di menara pengawas penerbangan udara di Singapura.

Kelima, Indonesia mempunyai hak melaksanakan evaluasi operasional secara mandiri atas pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan Singapura untuk memastikan bahwa otoritas penerbangan Singapura sudah memenuhi regulasi standar penerbangan dari ICAO.<sup>143</sup>

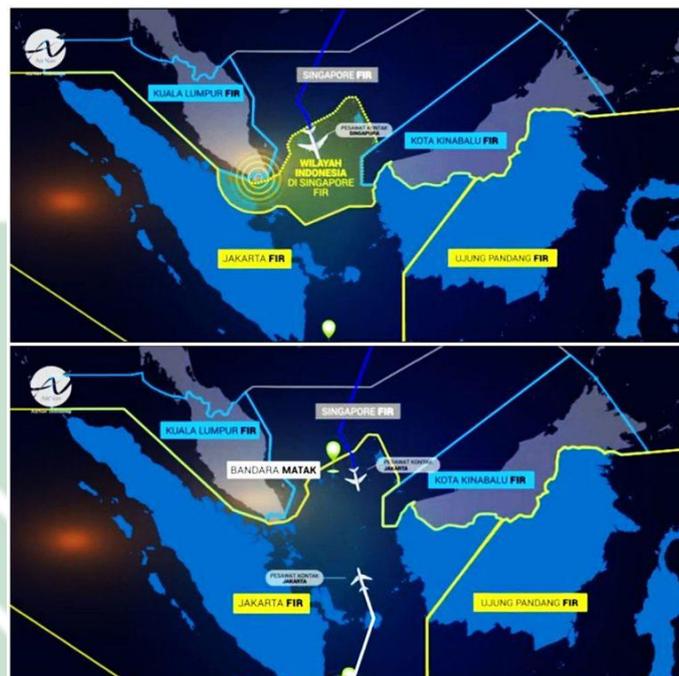
---

<sup>143</sup> Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, *Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia – Singapura*.

### 3. **Win Dari Sisi Indonesia Dalam Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian *Flight Information Region (FIR)* Dengan Singapura Tahun 2022**

Dalam strategi *Integratif Bargaining*, kedua belah pihak mencapai *win win solution*. *Win* yang diperoleh dari Indonesia dari keberhasilan negosiasi dalam kesepakatan penyesuaian FIR dengan Singapura pada tahun 2022 tersebut yakni 1.) penetapan secara internasional mengenai posisi Indonesia sebagai negara kepulauan dan bertambahnya ruang udara yang masuk pada FIR Jakarta menjadi 249.575 km<sup>2</sup>, 2.) kegiatan penerbangan pesawat negara Indonesia seperti Tentara Nasional Indonesia (TNI), Polisi Republik Indonesia (Polri), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), serta Bea Cukai mendapat fasilitas operasional dan keamanan dari Singapura sehingga dapat menjalankan tugasnya lebih maksimal, 3.) dalam kesepakatan FIR ini terdapat Kerja sama sipil-militer antara Indonesia dan Singapura atau dinamakan *Civil-Military Aviation Cooperation* serta kerjasama dalam penempatan beberapa ATC Indonesia ke *Singapore ATC Centre* sehingga terjalin komunikasi yang aktif antara Indonesia dan Singapura agar tidak terjadi pelanggaran, 4.) Indonesia dapat melakukan evaluasi secara mandiri mengenai pelayanan navigasi yang telah dilakukan Singapura untuk memenuhi standar yang diberlakukan ICAO, 5.) Indonesia memperoleh tambahan Pendapatan Negara Bukan Pajak atau PNBP dari pelayanan navigasi penerbangan karena Singapura wajib menyetorkan segala rincian pesawat yang terbang dari dan ke tujuan Singapura kepada

Indonesia yang diawasi oleh kementerian perhubungan.<sup>144</sup> Ditambah bahwa sekarang Indonesia lebih terjamin dalam kerahasiaan dan keamanan bagi TNI, Polri, dan Bea Cukai.<sup>145</sup>



Gambar 0.2 Gambar grafis FIR ruang udara di atas Kepri dan Natuna yang kini dikelola Pemerintah Indonesia.

Sumber: Indonesia Resmi Ambil Alih FIR Ruang Udara Kepri dan Natuna dari Singapura - Ulasan.co, diakses pada 15 Juli 2023

Disusul dengan pendapat menurut Novie pada Forum Diskusi Salemba 75 ‘Menakar Perjanjian FIR Indonesia-Singapura bahwa Indonesia akan diuntungkan dengan PNPB dari pelayanan *Air Navigation*

<sup>144</sup> Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *Status Quo FIR Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna*.

<sup>145</sup> Fatona Mithalina, Muh. Risnain, and Zunnuraeni, “Analisis Perjanjian Pengelolaan Ruang Udara (*Flight Information Region*) Antara Indonesia Dan Singapura Berdasarkan Hukum Internasional,” *Mataram Journal of International Law* 1, no. 1 (2023): 62–78, <https://doi.org/10.29303/majil.p.73>

sekitar 250 Miliar rupiah setiap tahunnya.<sup>146</sup> Selain itu Indonesia akan terus semangat meningkatkan kualitas pelayanan penerbangannya dan keselamatan penerbangan di wilayah Indonesia.<sup>147</sup> Apalagi Indonesia sebagai gerbang terdepan masuknya pesawat udara dari benua Asia dan Eropa yang mempunyai wilayah udara luas dengan 247 rute penerbangan domestik yang menghubungkan ke 125 kota yang berada di Indonesia, 57 rute penerbangan internasional yang menghubungkan 25 kota di 13 negara di dunia, mempunyai 233 bandara yang terdiri dari 31 bandara untuk penerbangan internasional dan 202 bandara untuk domestik.<sup>148</sup>

Lalu Novie Riyanto juga menuturkan manfaat lainnya yaitu Indonesia mempunyai kemandirian untuk mengatur aktivitas lalu lintas pesawat komersial dan kenegaraan, Indonesia bisa menempatkan anggota ATC-nya dan personel militernya ke ATC Singapura, pesawat yang awalnya melintas di atas udara Kepulauan Riau dan Natuna tidak membayar RANS *Charges* sekarang harus membayar RANS *Charges* yang menambah Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Indonesia,

<sup>146</sup> Arief Rahman Hakim, “Indonesia Dapat Untung Rp 250 Miliar Ambil Alih FIR Dari Singapura,” *Liputan 6*, 2022, diakses pada 6 Juni 2023 melalui <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4879492/indonesia-dapat-untung-rp-250-miliar-ambil-alih-fir-dari-singapura>.

<sup>147</sup> Biro Komunikasi dan Informasi Publik, “Indonesia – Singapura Sepakati Penyesuaian FIR Pelayanan Navigasi Penerbangan Di Atas Kepri Dan Natuna Kini Dilakukan Oleh Indonesia,” Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2022, diakses pada 5 Juni 2023 melalui <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-singapura-sepakati-penyesuaian-fir-pelayanan-navigasi-penerbangan-di-atas-kepri-dan-natuna-kini-dilakukan-oleh-indonesia#:~:text=Pelayanan navigasi penerbangan pada ruang udara di atas,Lembaga Penyelenggara Pelayan>.

<sup>148</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, *Sebagai Anggota Dewan ICAO Periode 2013-2016*.

yang nantinya digunakan sebagai investasi dalam pengembangan SDM dan peralatan navigasi penerbangan Indonesia.<sup>149</sup>

#### **4. Win Dari Sisi Singapura Dalam Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian Flight Information Region (FIR) Dengan Singapura Tahun 2022**

Sedangkan *win* Singapura di Perjanjian Kesepakatan *Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura dapat diketahui dari terjadinya kesepakatan kembali mengenai perjanjian pertahanan antara Indonesia dan Singapura yang pada tahun 2007 tidak mendapat ratifikasi kemudian dilakukan perjanjian kembali pada tahun 2022 kemarin bersamaan dengan perjanjian kesepakatan penyesuaian FIR antara Indonesia dan Singapura di Bintan.

Adapun didalam perjanjian pertahanan yang bernama *Agreement Between The Gowernment Of the Republic Of Indonesia And The Government Of The Republic Of Singapore On Defence Cooperation* berisi bahwa Indonesia memberikan akses kepada pesawat Angkatan udara Singapura di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna untuk melakukan tes kelayakan terbang, pengecekan teknis dan latihan terbang di area Alpha satu. Indonesia mengizinkan pesawat Angkatan udara Singapura melakukan latihan dan pelatihan militer di area Alpha dua. Dan Indonesia mengizinkan kapal Angkatan laut Singapura untuk melakukan

---

<sup>149</sup> Ayu Utami Larasati, “*Penyesuaian FIR Datangkan Manfaat Positif Bagi Indonesia*,” Tagar.id, 2022, diakses pada 6 Juni 2023 melalui <https://www.tagar.id/penyesuaian-fir-datangkan-manfaat-positif-bagi-indonesia>.

manuver laut dan latihan peluru tajam bersama dengan pesawat Angkatan udara Singapura melakukan di area Bravo. Serta Indonesia mengizinkan bahwa Angkatan udara Singapura boleh melakukan latihan latihan menembak peluru sebanyak empat kali dalam setahun di area Bravo.<sup>150</sup>

Kemudian Indonesia mengizinkan Angkatan bersenjata Singapura melakukan latihan dengan Angkatan bersenjata negara lain di area Alpha dua, perairan, dan area Bravo.<sup>151</sup> Semua ini sangat menguntungkan bagi Singapura. Karena Singapura sebagai negara kecil dan tidak luas seperti Indonesia sangat memerlukan ruang udara untuk melakukan latihan militer agar negaranya tetap terjaga.



Gambar 0.3 Gambar Peta wilayah Indonesia yang dapat digunakan Singapura berlatih militer berdasarkan Defence Cooperation Agreement.

Sumber: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004172628-20-82700/sengkarut-area-militer-singapura-di-langit-indonesia/>, diakses

pada 15 Juli 2023

<sup>150</sup> “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2023 Tentang Perjanjian Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Singapura Tentang Kerja Sama Pertahanan,” n.d.

<sup>151</sup> Ibid

Lalu untuk keuntungan Singapura lainnya yaitu dengan adanya suatu standar penerbangan baik terpenuhi di Penerbangan Indonesia sesuai ICAO menjadikan rasa khawatir Singapura terabaikan karena Singapura sebagai negara kecil sangat bergantung kepada bisnis penerbangan dalam ekonominya dan sebagai Dewan kategori II ICAO mempunyai tanggung jawab besar untuk mempromosikan dan menjaga penerbangannya berjalan baik sesuai standar ICAO.<sup>152</sup> Apalagi ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna berbatasan langsung dengan FIR Singapura sehingga jika penerbangan Indonesia kurang baik dalam teknis, SDM, dan Infrastruktur maka Singapura akan sangat dirugikan. Jadi dengan kualitas penerbangan Indonesia baik dan memenuhi standar itu sudah memberikan keuntungan bagi Singapura.

UIN SUNAN AMPEL  
S U R A B A Y A

---

<sup>152</sup> Muhammad Taufan, “Wawancara Peneliti Dengan Pejabat Fungsional Diplomat Direktorat Hukum Dan Perjanjian Kewilayahan, Direktorat Jenderal Hukum Dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia,” pada 17 Mei 2023.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

*Flight Information Region* sudah mulai digunakan di berbagai wilayah negara untuk menangani pelayanan jasa penerbangan pada tahun 1956. Namun kewenangan penggunaan FIR ini untuk setiap negara ditentukan ICAO. Karena FIR mengacu pada keselamatan bukan kedaulatan. Jadi negara itu harus mumpuni secara teknis, Infrastruktur, dan SDM-nya.

Lalu hal ini yang menjadi latar belakang Indonesia mendelegasikan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna selama 70 tahun lebih. Sehingga hal itu membuat Indonesia berusaha memperbaiki kualitas penerbangan dan melakukan negosiasi dengan Singapura dalam upaya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna dari masa Presiden Soeharto sampai masa presiden Susilo Bambang Yudhoyono tapi tidak memperoleh hasil yang memuaskan.

Hingga akhirnya Indonesia lebih gencar lagi pada masa Presiden Jokowi dengan melakukan strategi negosiasi *Integratif Bargaining*. Adapun Faktor-faktor yang mendukung Indonesia dalam menjalankan strategi *Integratif Bargaining* ini yaitu pertama, Komunikasi yang jelas dan akurat antara pihak Indonesia. Kedua, adanya motivasi dan komitmen untuk bekerja sama antara Indonesia dan Singapura. Ketiga, menumbuhkan kepercayaan antara Indonesia dan Singapura. Dan puncak dari usaha ini yaitu telah terjaid perjanjian kesepakatan FIR antara Indonesia dan Singapura. Hasil dari

perjanjian tersebut Indonesia diuntungkan dari segi keamanan, ekonomi, politik, kedaulatan, dan keselamatan. Sedangkan Singapura juga diuntungkan dengan adanya perjanjian pertahanan antara Indonesia dan Singapura.

## **B. Saran**

### **1. Peneliti Selanjutnya**

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna sehingga bisa jadi tingkat analisis yang dilakukan peneliti kurang mencapai akurasi yang lebih. Namun peneliti mempunyai saran kepada pihak-pihak yang nantinya akan meneliti topik ini untuk menggali lebih dalam dengan memakai berbagai teori maupun landasan konseptual sehingga akan banyak referensi. Hal ini karena peneliti melihat masih minimnya penelitian terhadap topik yang membahas mengenai perjanjian kesepakatan penyesuaian FIR antara Indonesia dan Singapura tahun 2022.

### **2. Pemerintah Indonesia**

Untuk pemerintah Indonesia agar tidak lengah dan cepat puas dengan hasil negosiasi yang telah terlaksana. Karena masih ada beberapa wilayah udara yang dilayani oleh otoritas Singapura. dan sebaiknya Indonesia juga melakukan peninjauan terhadap perjanjian dan hasil negosiasi ini agar dapat mengukur keberhasilan dan mempunyai rencana strategi yang akan dilakukan dengan Singapura nantinya. Dan pihak pemerintah yang terlibat dalam negosiasi ini sebaiknya ketika dimintai data primer untuk penelitian sebaiknya cepat tanggap. Karena peneliti

menemui kesulitan terhadap pencarian data primer untuk penelitian ini. Padahal dengan penelitian ini bisa menjadi bahan masukkan bahan negosiasi ke depannya.



UIN SUNAN AMPEL  
S U R A B A Y A

## DAFTAR PUSTAKA

- A, Putut. “Ambil Alih FIR Dari Singapura.” *batampos.co.id*, 2019.  
<https://batampos.co.id/2019/01/03/ambil-alih-fir-dari-singapura/>.
- Alfajri, Guntur Rizki. “Kepentingan Indonesia Mengambil Alih Flight Information Region Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna Dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura.” Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, 2018.
- Amalina, Hanifati Nur, Muhammad Gholib Ramdani, and Satria Arif Darmawan. “Pemecahan Permasalahan Flight Information Region (FIR) Di Wilayah Kedaulatan Indonesia.” *Lontar Merah* 2, no. 2 (2019): 195–203.
- Anwar, Khairul, and Riana. “Bamsoet Desak Pemerintah Segera Ambil Alih FIR Dari Tangan Singapura.” *Jitunews.com*, 2018.  
<https://m.jitunews.com/read/92288/bamsoet-desak-pemerintah-segera-ambil-alih-fir-dari-tangan-singapura>.
- Ardan, Mochammad Chaerul. “Diplomasi Penyelesaian Sengketa Flight Information Region Indonesia- Singapura Di Atas Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna.” *Jurnal Sains, Sosial Dan Humaniora (JSSH)* 2, no. 2 (2022): 1–6. <https://doi.org/10.52046/jssh.v2i2.1320>.
- Armenia, Resty. “Jokowi Tegaskan Akan Ambil Alih Ruang Udara RI Dari Singapura.” *CNN Indonesia*, 2015.  
<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151124194236-32-93793/jokowi-tegaskan-akan-ambil-alih-ruang-udara-ri-dari-singapura>.

Ashari, Khasan. *Kamus Hubungan Internasional*. Bandung: Nuansa Cendekia, 2015.

Ayu Utami Larasati. "Penyesuaian FIR Datangkan Manfaat Positif Bagi Indonesia." *Tagar.id*, 2022. <https://www.tagar.id/penyesuaian-fir-datangkan-manfaat-positif-bagi-indonesia>.

Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kemenhub. "Indonesia Mencalonkan Diri Sebagai Anggota Dewan ICAO Periode 2013-2016." *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*, 2013. <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738>.

Citantya, Milvania. "Negosiasi Pemerintah Filipina Dengan Amerika Serikat Dalam Rangka Pemberian International Aid Di Masa Pandemi Covid-19." *Jurnal Multidisipliner Mahasiswa Indonesia* 2, no. 2 (2020): 178–91. <https://doi.org/10.22146/balairung.v2i2.57282>.

Collins, Patrick. *Negotiate To Win!: Talking Your Way To What You Want*. New York: Sterling, 2009.

Convention, Chicago. "Patent No. Article 2.1.1." *United State of America.*, 1994.

———. "United States of America Patent No. Article 28," 1994.

Cresswell, John W. "Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research." Lincoln: Pearson, 2012.

Dewi, Widia Sari. “Diplomasi Indonesia Dalam Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna Tahun 1993-2017.” Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, 2019.

Dirwan, A. “UNCLOS 1982 Dan ICAO 1947 Dalam Pengaturan Ruang Udara.” *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara* 4, no. 2 (2014): 1–15.  
<https://doi.org/10.35968/jh.v4i2.94>.

DW.Com. “Indonesia Dan Singapura Sepakati Perjanjian Ekstradisi,” 2022.  
<https://www.dw.com/id/indonesia-dan-singapura-sepakati-perjanjian-ekstradiksi/a-60548296>.

Esterberg, Kristin G. “Qualitative Methods in Social Research.” New York: McGraw Hill, 2002.

Fahrazi, Mahfud. “Pengelolaan Flight Information Region Di Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna.” *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM* 26, no. 2 (2019): 391–409. <https://doi.org/10.20885/iustum.vol26.iss2.art9>.

Gillins, Patrick. *Talking Your Way To What You Want Negotiate To Win*. New York: Sterling, 2009.

Hakim, Arief Rahman. “Indonesia Dapat Untung Rp 250 Miliar Ambil Alih FIR Dari Singapura.” *Liputan* 6, 2022.  
<https://www.liputan6.com/bisnis/read/4879492/indonesia-dapat-untung-rp-250-miliar-ambil-alih-fir-dari-singapura>.

Hakim, Chappy. *FIR Di Kepulauan Riau: Wilayah Udara Kedaulatan NKRI*.

Jakarta: PT Kompas Media Nusantara, 2019.

———. “Lobi-Lobi Yang Gagal Di ICAO.” Kompas.com, 2016.  
[https://nasional.kompas.com/read/2016/10/10/18124591/lobi-lobi.yang.gagal.di.icao?lgn\\_method=google](https://nasional.kompas.com/read/2016/10/10/18124591/lobi-lobi.yang.gagal.di.icao?lgn_method=google).

Herlambang, Rahayu Saraswati. “Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.” Univesitas Atma Jaya Yogyakarta, 2016.

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.  
<https://doi.org/10.33884/jck.v7i2.1418>.

ICAO. “The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 18,” 1974.

Ikram, Muhammad Daris Tantowi, Agus Sudarya, and Iman Anton Santosa. “Asesmen Kinerja Pengambilalihan Flight Information Region Ruang Udara Kepulauan Riau Dan Natuna Untuk Mendukung Kedaulatan Udara Indonesia.” *Jurnal Manajemen Pertahanan* 8, no. 2 (2022): 210–28.

Indonesia, AIRNAV. “SUSTAINABILITY REPORT AIRNAV INDONESIA 2019,” 2019. <https://pdfslide.tips/documents/sustainability-report-airnav-indonesia-2019-sustainability-report-airnav-indonesia.html?page=33>.

Indonesia, CNN. “Mengenal FIR Yang Diambil Alih Indonesia Dari Singapura.”

CNN Indonesia, 2022.

<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220125155359-20-751036/mengenal-fir-yang-diambil-alih-indonesia-dari-singapura>.

———. “RI Bujuk Singapura Soal Ambil Alih Ruang Kendali Udara Natuna.”

CNN Indonesia, 2019.

<https://www.cnnindonesia.com/internasional/20190716184847-106-412695/ri-bujuk-singapura-soal-ambil-alih-ruang-kendali-udara-natuna>.

Indonesia, Humas Sekretariat Kabinet Republik. “Lima Elemen Penting Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia – Singapura.” Sekretariat Kabinet Republik, 2022. <https://setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyesuaian-fir-indonesia-singapura/>.

Indonesia, Kementerian Perhubungan Republik. “Keberhasilan Pemerintah Indonesia Dalam Perundingan FIR, Mengakhiri Status Quo FIR Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna,” 2022. <https://dephub.go.id/post/read/keberhasilan-pemerintah-indonesia-dalam-perundingan-fir,-mengakhiri-status-quo-fir-di-atas-kepulauan-riau-dan-natuna>.

Indonesia, Kementrian Perhubungan Republik. “Indonesia-Singapura Sepakati Kerangka Negosiasi Flight Information Region,” 2019. <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-singapura-sepakati-kerangka-negosiasi-flight-information-region>.

Indonesia, Sekretariat Kabinet Republik. “Lima Elemen Penting Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia – Singapura – PPID,” 2022. <https://ppid.setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyesuaian-fir-indonesia-singapura/>.

Indrawan, Angga. “Penerbangan Indonesia Lepas Dari Singapura 2024.” *Republika.co.id*, 2015. <https://news.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/07/12/nrdfhy-penerbangan-indonesia-lepas-dari-singapura-2024?>

Kemendephub. “Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,” 2009.

Komisi V, Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. “Laporan Kunjungan Kerja Panja Komisi V DPR RI Ke Bandara Hang Nadim Batam Provinsi Kepulauan Riau Tanggal 1-2 April 2015.” Jakarta: Komisi V DPR RI, 2015. <http://www.dpr.go.id/dokakd/dokumen/K5-Laporan-Kunker-Spesifik-Panja-Penerbangan-Komisi-V-DPR-RI-ke-Kepri-tgl-1-2-April-2015-1431333749.pdf>.

Kusumadewi, Anggi, and Abraham Utama. “‘Perang’ Udara Indonesia-Singapura.” *CNN Indonesia*, 2015. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716-20-82695/perang-udara-indonesia-singapura>.

Lestari, Ramadhita. “Diplomasi Indonesia Dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (Flight Information Region) Di Atas Kepulauan Natuna Dengan Singapura.”

Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik 1, no. 1 (2016): 1–16.

Lewicki, R.J, Saunders, and Minton. *Essential of Negotiation*. USA: The Mc-Graw Hill, 1997.

Lewicky, Roy J., David M. Saunders, and Bruce Barry. *Essentials of Negotiation*. Arctic Review on Law and Politics. Vol. 3. New York: Mc Graw Hill Education, 2016.

Lumumba, Patrice. *Negosiasi Dalam Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013.

Mangko, Ade Patra. “Indonesia Air Traffic Services (ATS) Readiness And Strategic Plans For Taking Over Airspace And Improving The Service (Case Study : Airspace Sector A,B, and C).” Universitas Gadjah Mada Yogyakarta., 2013.

Mangku, Dewa Gede Sudika. “Suatu Kajian Umum Tentang Penyelesaian Sengketa Internasional Termasuk Di Dalam Tubuh ASEAN.” *Jurnal Perspektif* 17, no. 3 (2012): 150–61. <https://doi.org/10.30742/perspektif.v17i3.104>.

Manumayasa Rumat, William Raka. “Persamaan Perspektif Sebagai Penyebab Penguasaan FIR Singapura Di Ruang Udara Kepulauan Riau.” *Journal of International Relations* 4 (2018): 313–23.

Marsudi, Retno L.P. “Laporan Kinerja Tahun 2018.” Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia,

2019.

Mas'ood, Moctar. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin Dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES, 1990.

Mauna, Boer. *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung: P.T. Alumni, 2008.

Mithalina, Fatona, Muh. Risnain, and Zunnuraeni. "Analisis Perjanjian Pengelolaan Ruang Udara (Flight Information Region) Antara Indonesia Dan Singapura Berdasarkan Hukum Internasional." *Mataram Journal of International Law* 1, no. 1 (2023): 62–78. <https://doi.org/10.29303/majil>.

Nancy, Yohana. "Indonesia-Malaysia Agreement for Indonesian Sovereignty Airspace Over the Natuna Islands." *Indonesiannews.co*, 2018. <https://indonesiannews.co/2018/06/01/perjanjian-indonesia-malaysia-untuk-ruang-udara-kedaulatan-ri-diatas-kepulauan-natuna/>.

Novianto, Antonius Tri. "Strategi Pengambilalihan Flight Information Region Kepulauan Natuna." *Journal of Social Research* 1, no. 9 (2022): 939–48. <https://doi.org/10.55324/josr.v1i9.212>.

Perhubungan, Menteri, and Republik Indonesia. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 55 Tahun 2016 Tentang Navigasi Penerbangan Nasional," 2016.

Priliawito, Eko, and Eka Permadi. "DPR Minta Pemerintah Rebut FIR Dari Singapura." *Viva.co.id*, 2015. <https://www.viva.co.id/berita/nasional/672324->

dpr-minta-pemerintah-rebut-fir-dari-singapura.

Publik, Biro Komunikasi dan Informasi. “Indonesia – Singapura Sepakati Penyesuaian FIR Pelayanan Navigasi Penerbangan Di Atas Kepri Dan Natuna Kini Dilakukan Oleh Indonesia.” Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2022. <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-singapura-sepakati-penyesuaian-fir-pelayanan-navigasi-penerbangan-di-atas-kepri-dan-natuna-kini-dilakukan-oleh-indonesia#:~:text=Pelayanan navigasi penerbangan pada ruang udara di atas,Lembaga Penyelenggara Pelayan.>

Ramadhan, Regi Akbar. Nantikan Indonesia Di Udara Natuna. Guepedia, 2021.

Republik Indonesia. “Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Singapura Tentang Penyesuaian Batas Antara Flight Information Region Jakarta Dan Flight Information Region Singapura,” 2022. <https://medium.com/@arifwicaksanaa/pengertian-use-case-a7e576e1b6bf>.

Retaduari, Elza Astari. “Pesawat Tempur Singapura Kerap Latihan Di Ruang Udara RI.” detiknews, 2015. <https://news.detik.com/berita/d-3011079/pesawat-tempur-singapura-kerap-latihan-di-ruang-udara-ri>.

Sakinah, Indaha. “Upaya Indonesia Dalam Mengambilalih Flight Information Region Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna.” FISIP UIN Jakarta, n.d.

Santoso, Rizal Budi. “Upaya Indonesia Dalam Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada Flight Information Region Singapura Di Atas

Kepulauan Riau Dan Natuna.” *Jurnal Hubungan Internasional Unikom*, 2016, 1–23.

Satyawan, Ign Agung. “Komunikasi Negosiasi China Terhadap Penyelesaian Sengketa Laut China Selatan” 3, no. 2 (2010): 1–23.

Setiawan, A. “Terima Deputi PM Singapura, Presiden Jokowi Bahas Pengambilalihan FIR.” Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019. <https://setkab.go.id/terima-deputi-pm-singapura-presiden-jokowi-bahas-pengambilalihan-fir/>.

Silalahi, Eco, Maryati Bachtiar, and Widia Edoorita. “Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.” *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Riau* 2, no. 1 (2015): 1–14.

Silmiwati. “Penegakan Hukum Terhadap Zona Larangan Terbang Bagi Pesawat Sipil Asing Di Indonesia.” *Jurnal Hukum Universitas Bengkulu* 2, no. 2 (2019): 123–34. <https://doi.org/10.33369/ubelaj>.

Sofa, Akmalia, Herly Dwiyanto, and Surryanto Djoko Waluyo. “Strategi Pertahanan Indonesia Dalam Menghadapi Potensi Ancaman Asimetris Di Wilayah Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau Dan Natuna.” *Universitas Pertahanan RI* 7, no. 2 (2021): 229–46. <https://doi.org/10.33172/pa.v7i2.927>.

Sudrajat. “Pesawat Asing Dan Lika-Liku Pengambilalihan FIR Dari Singapura.”  
 detiknews, 2018. <https://news.detik.com/berita/d-4284760/pesawat-asing-dan-lika-liku-pengambilalihan-fir-dari-singapura>.

Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2019.

———. *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2010.

Suhartono, D. Herly Dwiyanto, and Deni D.A.R. “Realign Ment Information Region Singapura Dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara Di Wilayah Udara Nasional.” *Jurnal Strategi Pertahanan Udara* 5, no. 1 (2019): 95–128. <https://doi.org/10.33172/jspu.v5i1.372>.

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

Tatang, Moh. Iksan. “Praktek Indonesia Dalam Pemanfaatan Wilayah Udara.” *Indonesian Journal of International Law* 3, no. 2 (2006). <https://doi.org/10.17304/ijil.vol3.2.396>.

Udara, Direktorat Jenderal Perhubungan. “Indonesia Mencalonkan Diri Sebagai Anggota Dewan ICAO Periode 2013-2016.” *Kementrian Perhubungan Republik Indonesia*, 2013. <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738#>.

———. “Indonesia Terus Galang Dukungan Untuk Jadi Anggota Dewan ICAO.” *Kementrian Perhubungan Republik Indonesia*, 2016.

<https://dephub.go.id/post/read/indonesia-terus-galang-dukungan-untuk-jadi-anggota-dewan-icao#:~:text=DENPASAR - Meski sudah empat kali gagal%2C Indonesia,atau International Civil Aviation Organization %28ICAO%29 periode 2016-2019.>

———. “Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan Dengan Matang Dan Mendatangkan Manfaat Bagi Indonesia.” Kementrain Perhubungan Republik Indonesia, 2022. <https://dephub.go.id/post/read/kesepakatan-penyesuaian-fir-sudah-dipersiapkan-dengan-matang-dan-m mendatangkan-manfaat-bagi-indonesia.>

“Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2023 Tentang Perjanjian Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Singapura Tentang Kerja Sama Pertahanan,” n.d.

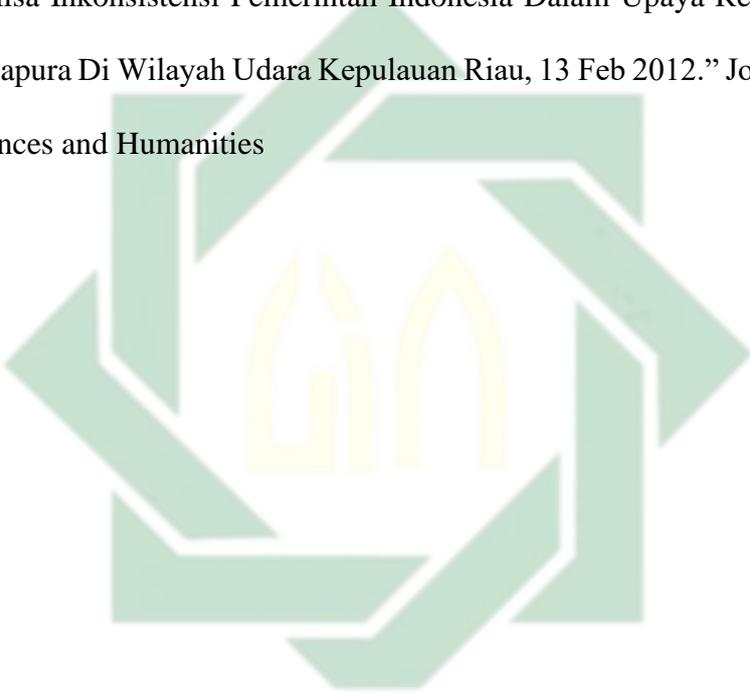
Wahyuni, Ika, H.M Kabul Supriyadhie, and Agus Pramono. “Peran Navigasi Penerbangan Indonesia Dalam Keselamatan Penerbangan Kaitannya Dengan Implementasi Convention On International Civil Aviation 1994.” *Journal Diponegoro Law* 5, no. 2 (2016): 1–12.

Wiradipradja, E. Saefullah. *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*. Bandung: PT. Alumni, 2021.

Yani, Yanyan Mochamad, Ian Montratama, and Ikrardhi Putera. *Langit Indonesia Milik Siapa? Makna Strategis Wilayah Pengendalian Udara (FIR) Indonesia-Singapura*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo, 2017.

Yusnita, Ummi. "Penyelesaian Sengketa Batas Laut Antara Indonesia Dan Malaysia Dalam Perspektif Hukum Internasional." *Binamulia Hukum* 7, no. 1 (2018): 96–106. <https://doi.org/10.37893/jbh.v7i1.317>.

Zalia, Hadaina, and Kosandi Meidi. "Politik Pertahanan Dan Keamanan Udara: Analisa Inkonsistensi Pemerintah Indonesia Dalam Upaya Realignment FIR Singapura Di Wilayah Udara Kepulauan Riau, 13 Feb 2012." *Journal of Social Sciences and Humanities*



UIN SUNAN AMPEL  
S U R A B A Y A