

Penguasaan FIR (*Flight Information Region*) di Kepulauan Riau Terkait dengan DCA (*Defense Cooperation Agreement*) Indonesia-Singapura

Satrio Utomo¹

Andrea Abdul Rahman Azzqy²

Abstract

This study aims to analyze the control of FIR (Flight Information Region) in Riau Islands by Singapore related to DCA (Defense Cooperation Agreement) Indonesia-Singapore. This research is a qualitative research using realist perspective and national security concept. In order to strengthen the results of the analysis, this study used SWOT analysis method to strengthen the results of the research and also supported by interviews with resource persons from experts and related government agencies such as Dispotdirga AU. The results of this study indicate that the control of FIR in Riau Islands by Singapore, disrupting Indonesian sovereignty and also has the potential to threaten Indonesia's territory, in the case of the DCA between the governments of Indonesia and Singapore. This issue needs to be a serious concern for Indonesia government because a country should be able to fully sovereign within its own territory of sovereignty. DCA could be an opportunity for FIRs in the Riau Islands to be returned by Singapore to Indonesia, if Indonesia could see the DCA as something that could be used to push the Singapore government, so the Singapore government can return the FIRs in Riau Islands to Indonesia.

Keywords: *International Civil Aviation Organization, Defense Cooperation Agreement, Flight Information Region*

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan, luas wilayah Indonesia terdiri dari luas daratan kurang lebih 1.922.570.km persegi dan luas lautan kurang lebih 3.257.483. km persegi, sehingga luas wilayah udara di atas daratan dan lautan Indonesia sebesar 5.180.053 km persegi dengan memiliki jumlah pulau sebanyak 17.508 pulau yang tersebar di seluruh Indonesia. Kondisi geografis Indonesia sendiri juga sangat strategis karena Indonesia berada diantara dua samudra yaitu samudra Hindia dan samudra Pasifik, dan dua benua,

¹ Mahasiswa Program S1 Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur. Email: satrioutomo11@gmail.com.

² Dosen Tetap Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur.

yaitu benua Australia dan benua Asia³. Kondisi geografis ini menjadikan Indonesia sebagai salah satu jalur perlintasan Internasional baik melalui darat maupun udara. Kondisi geografis yang sangat strategis ini tentu Indonesia mempunyai keuntungan geopolitik dan geostrategi yang cukup besar, akan tetapi juga tidak menutup kemungkinan apabila kita tidak bisa menjaga wilayah kedaulatan kita dengan baik ini akan berbalik menjadi ancaman bagi negara kita. Hal ini yang hingga saat ini masih menjadi tantangan tersendiri bagi pemerintah dan militer Indonesia.

Berdasarkan data dari ditjen penerbangan Indonesia memiliki wilayah udara yang sangat luas dengan 247 rute penerbangan domestik yang menghubungkan 125 kota di Indonesia dan juga 57 rute penerbangan Internasional yang menghubungkan 25 kota di 13 negara . Jumlah ini bukan tidak mungkin terus bertambah sehubungan dengan kebutuhan rute penerbangan dan semakin berkembangnya industri penerbangan di Indonesia⁴. Sebagian besar wilayah Indonesia adalah perairan dan banyaknya pulau-pulau kecil yang ada di wilayah kedaulatan Indonesia membuat sistem pengawasan wilayah udara dan laut Indonesia sangat rumit dan juga cukup memakan biaya yang besar, karena untuk mengawasi wilayah-wilayah tersebut diperlukan radar dan menara ATC (*Air Traffic Control*) yang bisa mencakup seluruh wilayah Indonesia. Permasalahannya adalah masih banyak wilayah udara Indonesia yang belum tercover sehingga hal ini menciptakan ancaman bagi kedaulatan negara Indonesia.

Pada tahun 1946 dengan segala keterbatasan yang ada Indonesia terpaksa menitipkan sebagian wilayah udaranya di sekitar Kepulauan Riau kepada Singapura sebagai negara yang berbatasan langsung dengan Indonesia. Hal ini dikarenakan untuk mengatur wilayah udara Indonesia di daerah tersebut lalu juga salah satu alasan lainnya adalah pada tahun itu Indonesia masih dalam masa transisi setelah kemerdekaan dan belum memiliki alat dan sumber daya yang dibutuhkan untuk mencakup seluruh wilayah Indonesia yang ada. Pendelegasian pengendalian FIR untuk wilayah udara Indonesia di Kepulauan Riau kepada Singapura juga didukung dengan disahkannya kontrol wilayah udara khususnya di wilayah Kepulauan Riau dan sekitarnya oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dalam konvensi ICAO di Dublin, Irlandia, dimana dalam konvensi tersebut Indonesia tidak dapat hadir karena pada tahun itu Indonesia baru merdeka dan masih dalam masa transisi. FIR (*Flight Information Region*) itu adalah suatu ruang udara yang sudah ditetapkan luas dimensinya dimana terdapat *Flight Information Service* dan *Alerting Service*.⁵ *Flight Information Service* adalah suatu sistem keamanan yang dimaksudkan untuk memberikan saran dan informasi untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan, sedangkan *Alerting Service* merupakan suatu sistem yang diberikan organisasi yang berkaitan dengan penerbangan yang membutuhkan pertolongan dan pencarian.⁶ Indonesia baru terlibat penuh dalam kegiatan penerbangan sipil pada tahun 1973, pada tahun tersebut Indonesia ikut dalam forum Pengaturan Navigasi Penerbangan Regional atau RAN (*Regional Aviation Navigation*) yang diselenggarakan oleh ICAO. Forum tersebut diputuskan kalau wilayah udara Kepulauan Natuna tetap akan dikelola oleh Singapura dan Indonesia juga setuju karena memang hingga saat itu Indonesia juga masih belum memiliki sumber daya yang cukup untuk mengelola wilayah udara di kepulauan Natuna.

³ Pemerintah Indonesia. (2017). "Geografi Indonesia" http://indonesia.go.id/?page_id=479 diakses pada 25 Februari 2016

⁴ kemenhub, (27 September 2017) "Indonesia mencalonkan diri sebagai anggota dewan ICAO" <http://dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738> diakses pada 25 Februari 2016

⁵ "Ensuring safety of air routes.". Advocate (Burnie, Tas. : 1890 - 1954) (Burnie, Tas.: National Library of Australia 1953

⁶ *Ibid*

Bukan berarti Indonesia hingga saat ini tidak berusaha untuk mengambil alih pengelolaan FIR di Kepulauan Natuna oleh Singapura. Setidaknya ada 2 kali usaha Indonesia untuk mengambil kembali kontrol wilayah udara di negara mereka sendiri yaitu dalam pertemuan RAN pada tahun 1983 dan 1993 namun usulan ini gagal karena alasan yang sama seperti sebelumnya, karena Indonesia masih belum memiliki teknologi dan sumber daya manusia untuk mengelola FIR di Kepulauan Natuna. Pertemuan RAN pada tahun 1993 forum menyepakati permasalahan pengelolaan FIR di Kepulauan Natuna ini diselesaikan secara bilateral oleh kedua negara dan forum tidak akan ikut campur lagi dalam permasalahan ini karena menyangkut permasalahan kedaulatan negara lagi dan bukan hanya menyangkut permasalahan penerbangan sipil lagi. Hingga beberapa tahun kemudian Indonesia dan Singapura terus melakukan perundingan terhadap permasalahan ini dan pada tahun 1995 Indonesia menandatangani perjanjian yang dinamakan *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*.⁷ Perjanjian ini tidak membuat Indonesia mempunyai kontrol penuh terhadap kepulauan Natuna melainkan hanya pembagian kontrol wilayah udara di Kepulauan Natuna antara Indonesia dengan Singapura. Dalam perjanjian tersebut ada yang namanya wilayah sektor *alpha* dimana wilayah tersebut masih akan dikelola oleh Singapura mulai dari batas permukaan laut sampai ketinggian 37.000 kaki, sedangkan ada yang namanya wilayah *bravo* dimana Indonesia mempunyai kontrol penuh mulai dari batas permukaan laut sampai ketinggian tidak terbatas.⁸

Pada tahun 2007 Indonesia dan Singapura menyepakati perjanjian bilateral yang dinamakan dengan DCA (*Defense Cooperation agreement*) perjanjian ini ditandatangani oleh kedua pemerintah di Bali pada tanggal 27 April 2007 dimana inti dalam perjanjian tersebut kedua negara sepakat untuk mengadakan kerjasama latihan militer antara kedua negara dan jika sudah diratifikasi perjanjian ini akan berlaku untuk 25 tahun kedepan.⁹ Meskipun sudah disepakati perjanjian ini gagal diratifikasi oleh Indonesia karena dalam proses ratifikasi kepada DPR (Dewan Perwakilan Rakyat) mayoritas menolak adanya perjanjian DCA dengan Singapura karena tidak memberikan keuntungan yang konkrit kepada Indonesia.¹⁰

Salah satu klausul dalam perjanjian DCA itu adalah diizinkan pemakaian wilayah Kepulauan Natuna oleh Angkatan Udara Singapura untuk latihan perang dan dimana latihan perang itu dilakukan di wilayah *alpha*. Kontrol FIR di wilayah *alpha* tersebut masih dipegang oleh Singapura. Melihat permasalahan tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai diperbolehkannya latihan tempur Angkatan Udara Singapura sesuai dengan isi perjanjian DCA, dan kontrol FIR yang juga masih dipegang oleh Singapura di wilayah *alpha* Kepulauan Natuna tentu saja akan semakin mengganggu kedaulatan wilayah Indonesia. Pihak Indonesia juga akan dirugikan karena ini akan menjadi *weakness* untuk Indonesia dan *strength* untuk Singapura karena dengan mereka bebas menggunakan wilayah udara kita akan sangat merugikan kita karena tidak menutup

⁷ Rahayu Saraswati Herlambang, (2016), "Kajian yuridis mengenai perjanjian FIR di Kepulauan Natuna ditinjau dari Konvensi Chicago tahun 1944 serta pengaruh terhadap kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia", (Universitas Atma Jaya) <http://ejournal.uajy.ac.id/10650/1/Jurnal%20Skripsi.pdf>

⁸ Academia.edu, "Strategi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa Flight Information Region diatas Kepulauan Natuna dengan Singapura dan Malaysia" https://www.academia.edu/1775223/Strategi_Indonesia_dalam_Menyelesaikan_Sengketa_Flight_Information_Regiion_diatas_Kepulauan_Natuna_dengan_Singapura_dan_Malaysia_-_1 diakses pada tanggal 25 Februari 2017

⁹ Institute of peace and cloflict studies, (2013), "Singapore-Indonesia Extradition Treaty and Defense Cooperation" <http://www.ipcs.org/article/southeast-asia/singapore-indonesia-extradition-treaty-an> diakses pada tanggal 25 Februari 2017

¹⁰ Xinhua.net, (9 Oktober 2010), *Indonesia & Singapore to put aside defense cooperation agreement* http://news.xinhuanet.com/english/2007-10/09/content_6850000.htm diakses pada tanggal 25 Februari 2017

kemungkinan kalau Singapura akan melakukan kegiatan intelijen, pemotretan udara, dan mengetahui medan geografis negara kita.¹¹ Untuk permasalahan ini peneliti akan melakukan pembatasan masalah hanya dalam lingkup permasalahan mengenai mengambil kembali FIR di wilayah Kepulauan Riau yang dikontrol oleh Singapura. Berdasarkan pemaparan yang peneliti tulis dilatar belakang maka timbulah pertanyaan penelitian "Bagaimana Indonesia dapat mengambil (mengontrol kembali) FIR di wilayah Kepulauan Riau dari kontrol Singapura?"

Pembahasan

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa kerangka konsep pemikiran yang saling terkait dalam menjelaskan analisa mengenai pro – kontra penguasaan FIR (*Flight Information Region*) oleh singapura terkait dengan adanya perjanjian DCA (*Defense Cooperation agreement*) dengan pemerintah Indonesia. Peneliti akan menggunakan konsep relevan yang berhubungan dengan fokus penelitian yaitu unit analisa dan unit eksplanasi. Konsep yang akan digunakan yaitu perspektif realisme yang dituturkan oleh Dunne & Schmidt dan konsep keamanan nasional milik Barry Buzan yang nantinya akan dijadikan sebagai kerangka berpikir bagi peneliti dalam menganalisa setiap data sehingga menjadi jawaban dari pertanyaan penelitian. Peneliti menggunakan perspektif realisme dan konsep kewanitaan ini sebagai pisau analisis dikarenakan hal ini cocok dan sesuai dengan isi dari permasalahan yang ingin peneliti bahas nantinya. Selanjutnya peneliti juga menggunakan konsep keamanan nasional, terjadinya perkembangan yang cukup penting di dalam memaknai arti keamanan pasca Perang Dingin berakhir. Perubahan-perubahan situasi dunia sangat mempengaruhi pemaknaan keamanan. Selama berlangsung Perang Dingin, bahkan jauh sebelumnya, fokus utama dalam objek pembicaraan mengenai keamanan selalu negara. Ini merupakan hasil dominasi perspektif realisme dalam hubungan internasional. Realisme memandang dunia ini dalam keadaan anarki sehingga negara senantiasa dalam suasana persaingan dengan negara lain demi keamanan, pasar, pengaruh dan lain sebagainya.

Buzan (1991) menjelaskan tiga komponen negara yang saling berkaitan. Komponen pertama adalah gagasan mengenai negara (*the idea of the state*), yang merupakan komponen paling abstrak dari bagian negara dan berkenaan dengan konsep suatu bangsa dan ideologi suatu bangsa. Komponen kedua adalah lembaga-lembaga negara (*the institutions of the state*) yaitu eksekutif, legislatif, administratif, yudikatif dan undang-undang serta bagaimana prosedur-prosedur dan norma-norma beroperasi. Komponen kedua ini bersifat lebih wujud (*tangible*) sebagai objek rujukan keamanan dan lebih rawan (*vulnerable*) secara fisik. Komponen ketiga adalah hal-hal yang bersifat fisik (*the physical base of the state*) yaitu penduduk, wilayah, termasuk ke dalamnya sumber-sumber alam, kekayaan yang berada di dalam wilayah kuasanya. Komponen ketiga ini eksistensinya paling nyata daripada kedua komponen lainnya sehingga paling mudah untuk dijadikan sebagai objek rujukan dalam merumuskan keamanan nasional.¹² Buzan ingin menyampaikan bahwa setiap negara mudah terancam dalam bahaya baik bersumber dari militer dan lingkungan yang melingkupi sebuah negara maupun ancaman yang muncul dari keadaan ekonomi, politik dan sosial yang tidak aman. Setiap negara memiliki komponen yang berbeda sehingga peringkat ancaman di tiap-tiap negara berbeda pula. Perbedaan

¹¹ Flight Information Region: Implikasi Penguasaan ATC kepada Singapura di Kepulauan Riau. Amrizal, Mansur. 2010:63

¹² Barry Buzan. (1991). "People State and Fear: the National security problem in the Third world". New York: Harvester Wheatsheaf

dalam mempersepsikan ancaman ini yang kemudian menghasilkan konsep keamanan nasional dalam berbagai dimensi.¹³

Istilah keamanan nasional merujuk kepada upaya untuk mempertahankan eksistensi sebuah negara-bangsa dengan menggunakan seluruh kemampuan yang dimiliki baik ekonomi, militer, kekuatan politik dan upaya-upaya diplomasi. Jordan Taylor dan Mazaar dalam the 1999 edition of the textbook *American National* menjelaskan bahwa *national security "signifies protection of the nations people and territories against physical assault...National Security, however, has a more extensive meaning than protection from physical harm; it also implies protection, through a variety of means, of vital economic and political interests, the loss of which could threaten the fundamental values and vitality of state"*. Ketidakmampuan negara dalam menciptakan dan mempertahankan keamanan nasional akan mengancam rakyatnya. Keamanan nasional dapat tercipta bila didukung oleh kapabilitas negara dalam menciptakan *good governance* atau *clean governance*, dan dalam penciptaan kebijakan-kebijakan (*state policy*) yang menunjukkan respon negara terhadap ancaman yang dihadapinya.¹⁴

Selanjutnya peneliti juga menggunakan *rational choice theory*, pada dasarnya negara mempunyai berbagai alasan dan tujuan mengapa ia bekerjasama atau menolak suatu kerjasama dengan negara lain atau kelompok negara. Setiap negara menggunakan kebijakan luar negeri sebagai instrumen untuk mencapai kepentingan nasional. Untuk mencapai hal tersebut, negara sebagai aktor yang rasional berusaha untuk memilih tiap pilihan alternatif untuk memaksimalkan *benefit* dan meminimalkan *cost* yang diterima. Untuk menganalisa *cost* dan *benefit* yang diterima oleh negara, maka pada penelitian ini akan menggunakan teori pilihan rasional. *Rational choice theory* atau teori pilihan rasional dalam ilmu Hubungan Internasional terbentuk di awal 1960-an. Teori pilihan rasional diartikan sebagai instrumen mengenai maksud-tujuan atau pilihan dari tujuan terarah suatu aktor.¹⁵

Untuk memutuskan pilihan apa yang akan diambil oleh aktor, teori pilihan rasional berupaya untuk memberikan penjelasan mengenai pilihan optimal bagi para pembuat keputusan. Teori pilihan rasional merupakan teori yang digunakan untuk menjawab mengenai apa keputusan terbaik untuk mencapai kepentingan dari aktor di lingkungan internasional. Penjelasan lebih rinci mengenai teori pilihan rasional dinyatakan oleh Stephen M. Waltz bahwa:

the collective product of individual choices (or as the product of choices made by unitary actors).

2. Rational choice theory assumes that each actor seeks to maximize its "subjective expected utility." Given a particular set of preferences and a fixed array of possible choices, actors will select the outcome that brings the greatest expected benefits.

3. The specification of actors' preferences is subject to certain constraints: (a) an actor's preferences must be complete (meaning we can rank order their preference for different outcomes); and (b) preferences must be transitive (if A is preferred to B and B to C, then A is preferred to C).¹⁶

¹³ Dr. Denik Iswardani Witarti. (2011). "*Jurnal transnasional- Tinjauan Teoritis Mengenai Konsep Keamanan Nasional*" Universitas Budi Luhur

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ Robert Jackson & George Sorensen, (2009), *Pengantar Studi Hubungan Internasional*, Yogyakarta: Pustaka Belajar, hal. 297

¹⁶ Miftahul Ulum, M. (2015). *ANALISA TEORI RATIONAL CHOICE MENGENAI SIKAP ABSTAIN INDONESIA DALAM PERJANJIAN PERDAGANGAN SENJATA (ARMS TRADE TREATY/ATT) TAHUN 2013* (Doctoral dissertation, Universitas Wahid Hasyim Semarang)

Pada penjelasan di atas terdapat tiga poin yang dijelaskan oleh Waltz mengenai teori pilihan rasional (*rational choice*). Pertama, teori pilihan rasional bersifat individu yaitu hasil sosial dan politik dipandang sebagai produk kolektif atas pilihan individu (atau sebagai produk dari pilihan yang dibuat oleh aktor kesatuan). Dapat dikatakan Waltz menambahkan mengenai aktor kesatuan (negara) pada aktor teori pilihan rasional, yang sebelumnya dijelaskan oleh Latsis yaitu individu.

Kedua, Waltz mengasumsikan bahwa aktor berusaha memaksimalkan kepentingannya, hal tersebut dilakukan oleh aktor dengan mengambil suatu pilihan yang akan membawa hasil maksimal terhadap pencapaian kepentingannya. Ketiga, teori pilihan rasional menspesifikasikan preferensi dari aktor terhadap kendala tertentu, misalkan aktor memiliki beberapa pilihan (artinya peneliti dapat membentuk urutan peringkat dari preferensi untuk hasil yang berbeda). Selain itu, pilihan harus bersifat transitif (jika pilihan A lebih dinilai penting dibanding dengan pilihan B dan C, maka aktor akan memilih A). Waltz pada intinya menyatakan bahwa teori pilihan rasional merupakan alat untuk membuat kesimpulan logis tentang bagaimana manusia (atau negara) membuat keputusan.

Dari penjelasan mengenai teori pilihan rasional dapat disimpulkan bahwa teori pilihan rasional merupakan instrumen mengenai maksud dan tujuan atau pilihan terarah dari negara untuk mencapai kepentingannya di lingkungan internasional. Teori pilihan rasional digunakan pada penelitian ini untuk menganalisa apa maksud dan tujuan dari negara, dan untuk menganalisa *cost* dan *benefit* dari pilihan yang dilakukan negara untuk mencapai kepentingannya.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan perspektif realis, dimana dalam realis ini salah satu faktor penting demi menjaga keutuhan negara salah satunya adalah *survival* yang beranggapan kalau sektor keamanan suatu negara adalah sesuatu yang vital dan harus dijaga demi kemandirian suatu negara. Hal ini juga terkait dengan penelitian peneliti kali ini yaitu mengenai permasalahan FIR di Kepulauan Riau yang kontrolnya dipegang oleh Singapura. FIR adalah sistem navigasi dimana didalamnya terdapat *Air Traffic Services* pelayanan ruang udara yang bertujuan untuk mencegah tabrakan antara pesawat dengan benda lain di udara atau pesawat lain, mencegah kecelakaan antara pesawat dengan benda atau objek lain di darat, memperlancar dan menjaga keteraturan lalu lintas di udara, memberikan saran dan informasi teraktual mengenai efisiensi dari suatu penerbangan, memberikan informasi apabila ada pesawat yang membutuhkan pertolongan dan membantu tim *Search and Rescue* (SAR) apabila dibutuhkan.¹⁷ Hal ini tertuang dalam *Annex 11* Konvensi Chicago tahun 1944.

Berdasarkan isi dari *Annex 11* Konvensi Chicago tahun 1944 diatas tadi didalam FIR ini juga berisikan informasi ruang udara Indonesia khususnya di wilayah Kepulauan Riau yang kontrol ruang udaranya diatur oleh Singapura. Selain informasi ruang udara Singapura juga mengetahui kontur geografi wilayah Indonesia dan celah-celah kosong didalam ruang wilayah udara kita. Kaum realis berpendapat kalau suatu negara tidak boleh bergantung dengan negara lain terutama dalam permasalahan keamanan yang menyangkut wilayah kedaulatan negara itu sendiri, hal ini dinamakan *self help*.¹⁸ Jika suatu waktu terjadi konflik antara Indonesia dan Singapura, hal ini bisa dimanfaatkan oleh Singapura. Alasan-alasan diataslah yang mengharuskan kita untuk mengambil alih FIR dari tangan Singapura, karena hal ini menyangkut informasi ruang udara dan keamanan, dan juga ada aspek ekonomi didalamnya yaitu biaya navigasi atau *RANCharges*.

¹⁷ *International Standards Annex 11 Air Traffic Service Chapter 2 Paragraph 1 Cover Sheet to Amendment 40 to The Convention On International Civil Aviation Organization Tenth Edition July 2005*. Di download pada website: <http://www.icao.int/publications/Pages/doc-series.aspx>

¹⁸ *Ibid.*

Presiden Joko Widodo pada tahun 2015, memerintahkan seluruh jajaran terkait seperti Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Perhubungan, dan TNI AU untuk bisa mengambil alih FIR dari Kepulauan Riau dari Singapura dalam jangka waktu 4 tahun kedepan.¹⁹ Dalam rangka mewujudkan perintah Presiden Joko Widodo untuk mengambil alih kontrol FIR di Kepulauan Riau dari Singapura maka Indonesia perlu mempersiapkan perangkat yang terkait dengan permasalahan FIR dan juga harus mempersiapkan SDM yang mumpuni di bidang ini. Salah satu langkah yang sudah dibuat oleh Indonesia adalah dengan mendirikan Perusahaan umum (perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau yang disebut juga dengan Airnav Indonesia sesuai dengan PP No.77 Tahun 2012.²⁰ Maksud dan tujuan Airnav Indonesia didirikan adalah menyediakan jasa pelayanan navigasi penerbangan yang sesuai dengan standar yang berlaku untuk mencapai efisiensi dan efektivitas penerbangan dalam level nasional dan internasional.²¹ Ada dua hal yang melatar belakangi berdirinya Airnav Indonesia yaitu karena adanya tugas rangkap dari PT. Angkasa Pura dan PT. Angkasa Pura II, karena lembaga ini juga sudah mengatur sektor darat dalam hal ini adalah bandar udara, dan juga melakukan pelayanan navigasi udara sebelum dibentuknya Airnav Indonesia, yang kedua adalah hasil audit dari ICAO pada tahun 2005 dan tahun 2007, hasil dari audit tersebut menyimpulkan kalau penerbangan Indonesia belum memenuhi syarat minimum *requirements* untuk standar *international standard safety regulation* dari ICAO. Setelah itu ICAO kemudian memberikan rekomendasi agar Indonesia mendirikan lembaga khusus yang mengatur mengenai navigasi penerbangan.²²

Kepemilikan modal Airnav sepenuhnya dimiliki oleh Republik Indonesia yang dalam hal ini diwakilkan oleh Kementerian BUMN, dan Kementerian Perhubungan sebagai regulator bagi Airnav Indonesia. Airnav Indonesia terbagi menjadi 2 ruang udara berdasarkan FIR, yaitu yang pertama adalah FIR Jakarta yang terpusat di JATSC (*Jakarta Air Traffic Service Center*) dan FIR Ujung Pandang yang terpusat di kantor cabang MATSC (*Makassar Air Traffic Services Center*). Berdirinya Airnav Indonesia ini merupakan sejarah dalam dunia penerbangan nasional karena dengan adanya Airnav Indonesia kita memiliki *Provider ATS* tunggal yang mengatur segala sesuatu mengenai jasa pelayanan navigasi penerbangan dan memiliki standar yang jelas, karena sebelum adanya Airnav Indonesia kita tidak memiliki standar jasa pelayanan navigasi penerbangan yang sama karena sebelumnya pelayanan ATS dilakukan oleh PT. Angkasa Pura dan PT. Angkasa Pura II yang menyebabkan adanya perbedaan tingkat kualitas pelayanan navigasi penerbangan dan tidak fokusnya penyelenggara jasa pelayanan navigasi penerbangan. Adanya Airnav membuat Indonesia memiliki standar yang jelas mengenai permasalahan jasa pelayanan navigasi penerbangan.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Bapak Haryo Budirahmadi beliau mengatakan " Permasalahan FIR ini harus segera kita ambil alih karena kalau dilihat Singapura lebih banyak mendapatkan keuntungan dari FIR ini sedangkan Indonesia tidak bisa berbuat banyak, Singapura mendapatkan kontrol wilayah dan informasi ruang udara kita dan juga mendapatkan keuntungan dari segi ekonomi dari hasil biaya jasa pelayanan navigasi penerbangan dari seluruh pesawat yang terbang diatas wilayah udara FIR mereka. Hal itu harusnya bisa Indonesia peroleh apabila kita berhasil mengambil alih kontrol FIR di

¹⁹ Detik.com. (2015). " *Jokowi Perintahkan Ambil Alih FIR Dari Singapura KSAU: Itu Harus*" <http://news.detik.com/berita/3032201/jokowi-perintahkan-ambil-alih-fir-dari-singapura-ksau-itu-harus> diakses pada 5 mei 2017

²⁰ AirNavIndonesia. (2017). "*History*" <http://www.airnavindonesia.co.id/id/page/about/type/history> diakses pada 5 Mei 2017

²¹ *Ibid.*

²² Marhio Pratama, Co-Pilot AirAsia

Kepulauan Riau dari Singapura.²³ Beliau juga berpendapat kalau dari sisi militer Singapura mendapatkan keuntungan karena mereka bisa memakai ruang udara kita.

Menurut Muhammad Alvin Akbar, FIR di wilayah Kepulauan Riau terkadang menjadi dilema, karena FIR di Kepulauan Riau dikontrol oleh Singapura, biaya jasa pelayanan navigasi penerbangan ini dibayarkan oleh maskapai dimana tempat beliau bekerja kepada Singapura. Hal ini disayangkan karena sebenarnya *coverage* radar kita juga sudah cukup untuk wilayah tersebut.²⁴ Hal ini juga diperkuat oleh pendapat dari Wahyuanda Sudarmanto, yang mengatakan "kita sudah punya *tools* untuk permasalahan FIR ini akan tetapi ada sedikit permasalahan antara kedua Negara ini, jika kontrol FIR di wilayah Kepulauan Riau maka Singapura sebagai Negara Transit akan kehilangan keuntungan dari sisi ekonomi karena hilangnya biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan dan juga hal ini akan sedikit berpengaruh kepada pekerja di sektor aviasi Singapura."²⁵

Kita sudah memiliki *provider* tunggal untuk jasa pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia, dan juga pada tahun 2016 berdasarkan hasil audit dari *Federal Aviation Administration* (FAA) penerbangan Indonesia lolos menjadi kategori I. Dampak dari berhasilnya penerbangan Indonesia masuk kategori I dalam audit FAA adalah maskapai penerbangan nasional kita sudah bisa masuk dan melakukan penerbangan ke Amerika Serikat.²⁶ Hal ini tentunya meningkatkan posisi Indonesia khususnya dalam sektor penerbangan di dunia internasional, kalau Indonesia sudah bisa mengelola sektor penerbangan dengan baik dan profesional, hal ini juga seharusnya bisa membuat dunia internasional yakin kalau kita juga bisa mengelola wilayah udara kita sendiri tanpa bantuan dari negara lain.

Jika skalanya kita lebih kerucutkan lagi untuk wilayah Kepulauan Riau saja, Kepala bandara Hang Nadim, Irwansyah, mengatakan secara prinsip Indonesia sudah siap untuk mengatur lalu lintas udaranya sendiri yang selama ini masih dipegang oleh Singapura. Prosedur dan tata cara kerja pengelolaan bandar udara di Indonesia sendiri sudah mengacu pada standar internasional yang sama. Jika berbicara mengenai bandara Hang Nadim sendiri yang terletak di Kepulauan Riau, Batam, bandara tersebut sudah mencapai standar kelas 1 internasional utama, dan secara fisik bandara Hang Nadim juga memiliki landasan pacu sepanjang 4.025 meter dengan lebar landasan pacu sebesar 45 meter. Landasan pacu di bandara Hang Nadim ini merupakan yang terpanjang di seluruh Asia Tenggara. Jika dibandingkan dengan bandara Changi milik Singapura, bandara Hang Nadim di Kepulauan Riau, Batam, jelas memiliki landasan pacu yang lebih panjang dan lebar, karena bandara Changi hanya memiliki landasan pacu sepanjang 3.600 Meter.²⁷

Dari sisi sumber daya manusianya, sebanyak 10-11 orang di bandara tersebut sudah memiliki kualifikasi lisensi internasional berstatus radar *control approach*. Artinya, jika pemerintah menyiapkan fasilitas radar maka bandara Hang Nadim yang didukung dengan tenaga SDMnya sudah mampu mengelolanya dan mampu mendeteksi arus lalu lintas di Kepulauan Riau dengan jarak hingga 200 *nautical mile*. Disinilah ada kekurangannya karena bandara Hang Nadim belum mempunyai radar pendeteksi arus lalu lintas udara, mereka hanya baru mempunyai radar pendeteksi cuaca. Masalah radar khususnya di bandara Hang Nadim ini harus segera terselesaikan agar membuktikan kalau

²³ Haryo Budirahmadi SE,M.Si.han Ahli Pakar Wantannas (Dewan Ketahanan Nasional), Dosen Pascasarjana Universitas Pertahanan Indonesia.

²⁴ Muhammad Alvin Akbar Co-Pilot Batik Air

²⁵ Wahyuanda Suryadarmanto SH,M.Si, Staf Ahli Fraksi Partai Nasdem komisi 1,3 dan 6

²⁶ Beritatrans.com. (2016). "Penerbangan Indonesia Masuk Kategori 1 Momentum Tepat Ambil Alih FIR dari Singapura" <http://beritatrans.com/2016/08/13/penerbangan-indonesia-masuk-kategori-momentum-tepat-ambilalih-fir-dari-singapura/> diakses pada 5 Mei 2017

²⁷ JakartaPost. (2016). "Singapore Ready Return Indonesia Aispace" <http://www.thejakartapost.com/news/2012/05/19/singapore-ready-return-ri-airspace.html> diakses pada 5 Mei 2017

Indonesia serius untuk mengelola wilayah kedaulatan mereka sendiri, khususnya untuk wilayah udara dalam permasalahan ini.²⁸

Salah satu cara lain agar kita bisa mengambil alih FIR dari Singapura adalah dengan menjadi anggota Dewan ICAO. Berdasarkan perkembangan terakhir pada pertemuan ICAO di Kanada pada bulan Oktober tahun 2016, Indonesia gagal menjadi anggota Dewan ICAO untuk kelima kalinya. Karena dengan menjadi anggota dewan ICAO posisi tawar Indonesia menjadi lebih tinggi dan juga punya andil dalam dunia penerbangan Internasional, sementara kita gagal menjadi anggota dewan ICAO, Singapura justru terpilih untuk menjadi anggota dewan ICAO. Gagalnya Indonesia menjadi anggota dewan ICAO bukan berarti kita buruk dalam mengatasi permasalahan penerbangan, karena berdasarkan audit dari FAA kita sudah termasuk kedalam negara yang industri penerbangannya masuk dalam kategori I.

Perlu diketahui kalau sistem pemilihan anggota dewan ICAO dilakukan dengan sistem *voting* yang dilakukan dengan cara *one nation, one vote*, pemilihan ini dilakukan secara tertutup. Pada pemilihan anggota dewan ICAO pada tahun 2016 Indonesia hanya mendapatkan 97 suara dari 127 negara anggota ICAO, sedangkan untuk menjadi anggota dewan ICAO minimal harus mendapatkan 125 suara. Dengan gagalnya Indonesia masuk menjadi anggota dewan ICAO pada tahun 2016, untuk kedepannya itu kita harus lebih aktif dalam melakukan lobi-lobi politik terhadap negara-negara anggota ICAO untuk menggalang dukungan dalam pemilihan anggota dewan ICAO berikutnya agar Indonesia terpilih, karena Indonesia dengan memiliki 200 lebih bandara dan 27 di antaranya adalah bandara internasional maka Indonesia juga memegang peranan penting dalam hal dunia penerbangan internasional.²⁹

Dari sisi sumber daya manusianya, sebanyak 10-11 orang di bandara tersebut sudah memiliki kualifikasi lisensi internasional berstatus radar *control approach*. Artinya, jika pemerintah menyiapkan fasilitas radar maka bandara Hang Nadim yang didukung dengan tenaga SDMnya sudah mampu mengelolanya dan mampu mendeteksi arus lalu lintas di Kepulauan Riau dengan jarak hingga 200 *nautical mile*. Disinilah ada kekurangannya karena bandara Hang Nadim belum mempunyai radar pendeteksi arus lalu lintas udara, mereka hanya baru mempunyai radar pendeteksi cuaca. Masalah radar khususnya di bandara Hang Nadim ini harus segera terselesaikan agar membuktikan kalau Indonesia serius untuk mengelola wilayah kedaulatan mereka sendiri, khususnya untuk wilayah udara dalam permasalahan ini.

Dari hal-hal diatas maka tidak perlu diragukan lagi kalau Indonesia sudah mampu untuk mengelola wilayah udara penerbangan nasional kita secara menyeluruh, tanpa bantuan dari negara lain. Kita saat ini hanya memerlukan sinergi yang kuat dari seluruh instansi yang terkait mengenai permasalahan ini dan juga mengadakan pelatihan-pelatihan untuk SDM kita agar benar-benar siap untuk mengambil FIR di Kepulauan Riau dari Singapura. Kita juga harus lebih pro aktif dalam forum-forum internasional yang menyangkut permasalahan penerbangan. Hal ini diperlukan agar kita juga bisa lebih mendapatkan kepercayaan dan dukungan dari dunia internasional.

Permasalahan FIR di kepulauan Riau ini jika kita kaitkan kembali dengan DCA antara Indonesia-Singapura akan menjadi permasalahan menyangkut kemananan nasional. Menurut Barry Buzan, dalam bukunya yang berjudul *People, States, and Fear: An Agenda for International Securities Studies in The Post Cold War Area*, keamanan adalah sesuatu yang berkaitan dengan masalah kelangsungan hidup suatu negara (*survival*).

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Dirjen Perhubungan Udara. (2016). "Indonesia Terus Galang Dukungan Untuk Jadi Anggota Dewan ICAO". Kemenhub RI. <http://www.dephub.go.id/welcome/readPost/indonesia-terus-galang-dukungan-untuk-jadi-anggota-dewan-icao>

Permasalahan yang mengancam kelangsungan hidup suatu negara akan dipandang sebagai ancaman nyata. Kemanan nasional dilihat sebagai fokus utama suatu negara dalam menjaga keutuhan kedaulatan negara tersebut dan juga sebagai upaya mereka untuk mencapai kepentingan nasional negara tersebut.³⁰ Kemanan nasional berarti negara harus mampu mempertahankan kemanan dari ancaman eksternal, seperti ancaman dari negara-negara lain dan aktor internasional lainnya seperti teroris.³¹ Di sisi lain negara juga harus mampu menjaga kemanannya dari faktor-faktor ancaman internal. Hal ini perlu dilakukan untuk menjaga kedaulatan, hukum, integritas teritorial dan keselamatan demografi.

Konsep kemanan nasional ini perlu kita terapkan mengenai permasalahan FIR di Kepulauan Riau terkait dengan DCA Indonesia-Singapura. Berdasarkan penuturan Kolonel PNB Fajar Adrianto " permasalahan FIR sudah menjadi dilema bagi Indonesia, jika DCA juga berjalan maka ini akan semakin merugikan Indonesia, Singapura lebih membutuhkan DCA untuk tempat latihan mereka, maka ini kesempatan kita untuk meningkatkan *bargaining position* kita untuk mengambil alih FIR di Kepulauan Riau dan menghapus klausul-klausul yang merugikan bagi Indonesia dalam DCA." ³² Beliau juga menambahkan adanya DCA ini tidak hanya menjadi kerugian dari sisi kemanan dan kedaulatan Indonesia, akan tetapi juga dari sisi ekonomi karena tiap tahunnya Indonesia hanya mendapatkan sekitar 10% dari total keseluruhan biaya navigasi pesawat (*RAN Charges*) dari maskapai penerbangan komersial yang melalui wilayah FIR yang dikuasai Singapura di Kepulauan Riau, dimana dalam *RAN Charges* ini bisa menghasilkan pendapatan triliunan rupiah untuk negara.³³

Keinginan Singapura untuk menggunakan wilayah udara di atas Kepulauan Riau sebagaimana tertulis dalam klausul perjanjian DCA akan sangat potensial mengganggu wilayah kedaulatan Indonesia.³⁴ Apabila perjanjian ini berjalan tanpa ada klausul yang direvisi maka Singapura akan memiliki kontrol di wilayah barat Indonesia yang memiliki nilai strategis baik itu dalam segi militer atau ekonomi. Penggunaan wilayah tersebut memungkinkan Singapura mengetahui kekuatan pertahanan Indonesia. Ditambah lagi perjanjian ini juga memberikan kesempatan kepada Singapura untuk mengajak negara sekutu mereka untuk berlatih di wilayah udara Indonesia. Hal ini jelas sekali melanggar kedaulatan negara Indonesia.³⁵

Dalam konteks kemanan nasional kita juga tidak bisa melupakan unsur *human security* didalamnya, karena perjanjian ini juga berpotensi mengancam kemanan masyarakat Indonesia karena dengan adanya latihan perang oleh Singapura maka pesawat komersial yang melalui jalur tersebut harus memutar arah sehingga akan berpengaruh juga kepada ongkos bahan bakar mereka. Dalam klausul DCA juga disebutkan kalau Singapura diizinkan untuk melepaskan tembakan dalam latihan mereka. Hal ini akan sangat berbahaya bagi masyarakat disekitar kita karena bagaimanapun juga kita harus tetap memikirkan faktor *human error* ataupun *engine failure* yang bisa membahayakan masyarakat Indonesia disekitar tempat latihan yang dipakai oleh Singapura.³⁶

Presiden Indonesia Joko Widodo ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dalam visi misinya, jika Indonesia ingin menjadi poros maritim dunia maka Indonesia harus bisa mengamankan dan mengontrol wilayah kedaulatan mereka sendiri tanpa ada intervensi dari pihak asing. Indonesia, sudah terlihat mulai memberikan perhatian lebih

³⁰ Buzan dalam Perwita dan Yani, (2005:122)

³¹ *Ibid.*

³² Kolonel PNB Fajar Adrianto, Kasubditnas Dispotdirga AU

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Yanyan Mochamad Yani, *Langit Indonesia Milik Siapa?*, Elex Media Komputindo, Jakarta, 2017

³⁶ *Ibid.*

dalam hal mengamankan wilayah kedaulatan mereka sendiri. Beberapa waktu lalu baru saja diadakan latihan PPRC (Pasukan Pemukul Reaksi Cepat) di Pulau Tanjung Datuk, Natuna, Kepulauan Riau yang mana pulau ini adalah salah satu pulau terdepan Indonesia. Latihan PPRC ini melibatkan 5.900 personil TNI dan berbagai alutsista dari elemen TNI AD, AU, dan AL. Presiden Joko Widodo mengatakan salah satu tujuan dari diadakannya latihan ini adalah untuk melawan pasukan gerakan separatis ataupun kekuatan militer asing. Latihan PPRC tahun ini mengusung tema "PPRC TNI Menghancurkan Kekuatan Musuh di Natuna Guna Mengembalikan Keutuhan Wilayah Nasional Dalam Rangka Mendukung Tugas Pokok TNI", bertujuan untuk menunjukkan kemampuan dan kekuatan TNI serta profesionalisme prajurit dan kecanggihan Alutsista, sasarannya adalah mewujudkan keyakinan pimpinan nasional dan rakyat Indonesia terhadap kemampuan TNI dalam peperangan dan menimbulkan *deterrence effect*.³⁷ Hal ini menunjukkan kalau pemerintah tidak pandang bulu dan siap menindak tegas bagi siapapun yang mengganggu wilayah kedaulatan NKRI. Hal ini bisa berjalan beriringan dengan keinginan pemerintah untuk mengambil alih FIR di Kepulauan Riau yang masih dipegang kontrolnya oleh Singapura, demi mewujudkan keinginan Presiden Joko Widodo yang ingin Indonesia menjadi pros maritim dunia.

Dilihat dari sisi manapun perjanjian ini tidak sebanding dengan keuntungan yang didapatkan oleh Indonesia. Adanya DCA ini seharusnya bisa dilihat sebagai kesempatan Indonesia untuk mengambil alih FIR di Kepulauan Riau. Singapura tidak memiliki area untuk latihan militer mereka, sedangkan peralatan militer mereka cukup canggih. Indonesia memiliki wilayah geografis yang sangat luas dan juga berbatasan langsung dengan Singapura. Jelas Singapura lebih membutuhkan DCA dibandingkan dengan Indonesia. Kita seharusnya bisa menaikkan *bargaining position* Indonesia dalam hal ini, kita bisa menekan Singapura kalau kita akan menandatangani perjanjian ini dengan beberapa klausul yang direvisi dan juga harus disertai dengan kontrol FIR di Kepulauan Riau yang sudah dikembalikan kepada Indonesia maka otomatis posisi Indonesia dalam keanggotaan ICAO akan meningkat karena ada rekomendasi dari Singapura kalau Indonesia sudah mampu untuk mengelola FIR di wilayah kedaulatan mereka sendiri.³⁸ Singapura mau menandatangani perjanjian ekstradisi dengan Indonesia hanya jika perjanjian DCA ini ditandatangani oleh Indonesia, tentu tidak sebanding keuntungan yang kita dapat, apalagi dengan menyerahkan sebagian wilayah kedaulatan Indonesia kepada Singapura untuk latihan militer mereka.³⁹

Kedaulatan sebuah Negara merupakan suatu hal yang tidak boleh ditawar, apabila sebuah Negara didalamnya masih ada turut campur dari Negara lain maka Negara tersebut tidaklah berdaulat sepenuhnya. Hal ini terjadi dalam permasalahan yang peneliti teliti, dikarenakan Indonesia belum mampu mengambil FIR yang ada di Kepulauan Riau karena kontrolnya masih dipegang oleh Singapura. Jika dilihat berdasarkan empat prinsip dasar politik luar negeri pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo yang mengedepankan, perlindungan WNI yang berada di luar negeri, perlindungan sumber daya maritim, meningkatkan produktivitas di tingkat Internasional, dan menjaga ketertiban dan keamanan regional dan dunia. Kita akan sulit untuk menjaga keamanan Nasional kita sendiri apabila control navigasi dan informasi penerbangan Indonesia masih dikontrol oleh pihak asing.

Indonesia bisa mengambil FIR di Kepulauan Riau dan menegakkan kedaulatan Indonesia dengan cara menjadikan FIR sebagai dasar persetujuan DCA dan beberapa poin

³⁷ Militermeter.com. A.Ziyadi. (2017). "Saksikan latihan PPRC di Natuna Presiden Jokowi Bangga Pada TNI" <http://militermeter.com/saksika-latihan-pprc-di-natuna-presiden-jokowi-bangga-pada-tni/>

³⁸ *Loc.cit*

³⁹ *Ibid.*

Penguasaan FIR (Flight Information Region) Di Kepulauan Riau Terkait Dengan DCA (Defense Cooperation Agreement) Indonesia-Singapura

yang direvisi. DCA Singapura yang lebih membutuhkan maka sebenarnya *bargaining position* kita seharusnya cukup kuat untuk menekan Singapura. Indonesia juga sudah punya AirNav Indonesia, sebagai *provider* tunggal yang mengurus mengenai permasalahan navigasi udara, kita juga sudah masuk kategori 1 penerbangan Internasional berdasarkan hasil audit FAA. Faktor-faktor tersebut seharusnya bisa Indonesia manfaatkan untuk mengambil control FIR di Kepulauan Riau dari Singapura. Ditambah lagi Indonesia juga aktif menggalang dukungan untuk menjadi anggota dewan ICAO. Apabila Indonesia sudah bisa mengelola FIR di Kepulauan Riau maka kita bisa berdaulat penuh untuk permasalahan di udara, hal ini juga mengingat daerah di Kepulauan Riau cukup strategis dan berada di dekat perbatasan Indonesia dan juga posisinya menghadap langsung ke laut Cina Selatan. Empat prinsip dasar kebijakan politik luar Negri Presiden Joko Widodo juga akan lebih berjalan karena kita sudah bisa mengelola wilayah kedaulatan kita sendiri tanpa campur tangan dari Negara lain, mengingat hal ini sangat penting apabila kita ingin menjadi Negara poros maritim dunia.

Kesimpulan

Indonesia bisa mengambil FIR di Kepulauan Riau dan menegaskan kedaulatan Indonesia dengan cara menjadikan FIR sebagai dasar persetujuan DCA dan beberapa poin yang direvisi. DCA Singapura yang lebih membutuhkan maka sebenarnya *bargaining position* kita seharusnya cukup kuat untuk menekan Singapura. Indonesia juga sudah punya AirNav Indonesia, sebagai *provider* tunggal yang mengurus mengenai permasalahan navigasi udara, kita juga sudah masuk kategori 1 penerbangan Internasional berdasarkan hasil audit FAA. Faktor-faktor tersebut seharusnya bisa Indonesia manfaatkan untuk mengambil control FIR di Kepulauan Riau dari Singapura. Ditambah lagi Indonesia juga aktif menggalang dukungan untuk menjadi anggota dewan ICAO. Apabila Indonesia sudah bisa mengelola FIR di Kepulauan Riau maka kita bisa berdaulat penuh untuk permasalahan di udara, hal ini juga mengingat daerah di Kepulauan Riau cukup strategis dan berada di dekat perbatasan Indonesia dan juga posisinya menghadap langsung ke laut Cina Selatan. Empat prinsip dasar kebijakan politik luar Negri Presiden Joko Widodo juga akan lebih berjalan karena kita sudah bisa mengelola wilayah kedaulatan kita sendiri tanpa campur tangan dari Negara lain, mengingat hal ini sangat penting apabila kita ingin menjadi Negara poros maritim dunia.

Referensi

- Kolonel PNB Fajar Adrianto, Kasubditnas Dispotdirga AU
Haryo Budirahmadi SE., M.Si(Han) Ahli Pakar Wantannas (Dewan Ketahanan Nasional),
Dosen Pascasarjana Universitas Pertahanan Indonesia
Wahyuanda Suryadarmanto SH.,M.Si, Staf Ahli Fraksi Partai Nasdem komisi 1,3 dan 6
Muhammad Alvin Akbar Co-Pilot Batik Air
Marchio Pratama, Co-Pilot AirAsia
Barry Buzan. (1991). "People State and Fear: the National security problem in the Third world". New York: Harvester Wheatshea
Budiono Kusumohamidjojo, 1987, Hubungan Internasional: Kerangka Studi Analisis, Cetak I, Bina Cipta, Jakarta,
Ensuring safety of air routes, 1953 Advocate (Burnie, Tas. : 1890 - 1954) (Burnie, Tas.: National Library of Australia 1953
Flight Information Region: Implikasi Penguasaan ATC kepada Singapura di Kepulauan Riau. Amrizal, Mansur. 2010:63

- Mahmudin. (2001). "Perspektif Kerjasama Bilateral". Jakarta, Rajawali Press Buzan dalam Perwita dan Yani, (2005:122)
- William D. Coplin & Marsedes Marbun, "Pengantar Politik Internasional (Suatu Telaah Teoritis) Edisi ke dua", : Bandung: CV. SINAR BARU
- Yanyan Mochamad Yani, Langit Indonesia Milik Siapa?, Elex Media Komputindo, Jakarta, 2017
- Rahayu Saraswati Herlambang, (2016), "Kajian yuridis mengenai perjanjian FIR di Kepulauan Natuna ditinjau dari Konvensi Chicago tahun 1944 serta pengaruh terhadap kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia", (Universitas Atma Jaya)
- Helmi Akbar, (2013), "Perspektif Realisme Dalam Hubungan Internasional" Universitas Airlangga
- Dr. Denik Iswardani Witarti. (2011). "Jurnal transnasional- Tinjauan Teoritis Mengenai Konsep Keamanan Nasional" Universitas Budi Luhur
<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/59507/3/Chapter%20II.pdf> diakses pada 3 Maret 2017
- Ramadhita Lestari. (2016). (Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Kasus Sengketa FIR). Universitas Riau
- Muhammad Kafrawy. (2014). "Kepentingan Singapura Terhadap Indonesia Dalam DCA (Defense Cooperation Agreement). Universitas Negri UIN Syarif Hidayatullah Jakarta
- Angguntari C. Sari, Mira Permatasari D, Idil Syawfi, (2013), Pembahasan Defense Cooperation Agreement Indonesia –Singapura oleh DPR dan Pemerintah Indonesia
- Pemerintah Indonesia. (2017). "Geografi Indonesia" http://indonesia.go.id/?page_id=479 diakses pada 25 Februari 2016
- Kemhub, (27 September 2017) "Indonesia mencalonkan diri sebagai anggota dewan ICAO"<http://dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738> diakses pada 25 Februari 2016
- Dirjen Perhubungan Udara. (2016). "Ruang Udara". Kemenhub International Standards Annex 11 Air Traffic Service Chapter 2 Paragraph 1 Cover Sheet to Amendment 40 to The Convention On International Civil Aviation Organization Tenth Edition July 2005. Di download pada website: <http://www.icao.int/publications/Pages/doc-series.aspx><http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/98> diakses pada 3 Maret 2017
- Cnnindonesia.com, Abraham Utama. Anggi Kusumadewi & Gilang Fauzi. (2015). " Perang Udara Indonesia Singapura" <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716-20-82695/perang-udara-indonesia-singapura/>diakses pada tanggal 5 Maret 2017
- Kemlu.go.id, Singapura, <http://www.kemlu.go.id/singapore/id/Pages/Singapura.aspx> diakses pada tanggal 1 April 2017
- Antaraneews.com, (25 Januari 2006), Menhan: Masalah MTA Masuk Dalam Kerjasama Pertahanan RI-Singapura, <http://www.antaraneews.com/berita/26724/menhan-masalah-mta-masuk-dalam-kerjasama-pertahanan-ri-singapura> diakses pada 4 April 2017
- Mindef.gov.sg, (27 April 2007), Defense Cooperation Agreement, https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2007/apr/27_apr07_nr.html diakses pada 4 April 2017
- AntaraNews. Heru. (2017) "Penolakan Ratifikasi Kerjasama Pertahanan RI Singapura Meluas" <http://www.antaraneews.com/berita/66106/penolakan-ratifikasi->

Penguasaan FIR (Flight Information Region) Di Kepulauan Riau Terkait Dengan DCA (Defense Cooperation Agreement) Indonesia-Singapura

- kerjasama-pertahanan-ri-singapura-meluas diakses pada 5 April 2017
- IndonesianReview. Gigin Prananto. (2015). "Pangkalan Militer Paling Mematikam di ASEAN" <http://indonesianreview.com/gigin-praginanto/pangkalan-militer-paling-mematikan-di-asean> diakses pada tanggal 4 April 2017
- AirNavIndonesia. (2017). "History" <http://www.airnavindonesia.co.id/id/page/about/type/history> diakses pada 5 Mei 2017
- Dirjen Perhubungan Udara. (2016). "Indonesia Terus Galang Dukungan Untuk Jadi Anggota Dewan ICAO". Kemenhub RI. <http://www.dephub.go.id/welcome/readPost/indonesia-terus-galang-dukungan-untuk-jadi-anggota-dewan-icao>
- Militermeter.com. A.Ziyadi. (2017). "Saksikan latihan PPRC di Natuna Presiden Jokowi Bangga Pada TNI" <http://militermeter.com/saksika-latihan-pprc-di-natuna-presiden-jokowi-bangga-pada-tni/>