

# Diplomasi Penyelesaian Sengketa Flight Information Region Indonesia-Singapura di atas Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna

Mochammad Chaerul Ardan <sup>1</sup>✉

<sup>1</sup> Program Studi Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesia.

E-mail : [muhardan3@gmail.com](mailto:muhardan3@gmail.com)

Info Artikel :	<input checked="" type="checkbox"/> Artikel Penelitian	<input type="checkbox"/> Artikel Pengabdian	<input type="checkbox"/> Riview Artikel
Diterima :	13 Nov. 2022, Disetujui : 25 Nov. 2022, Publikasi On-Line : 27 Nov. 2022		

Vol.	No.
<b>2</b>	<b>2</b>
Hal 1 - 6	

✉ Koresponden Author :

**Mochammad Chaerul Ardan**

E-mail : [muhardan3@gmail.com](mailto:muhardan3@gmail.com)  
Universitas Hasanuddin  
Makassar, Indonesia



Copyright©

2022. Mochammad Chaerul Ardan

## Abstrak.

Kajian ini secara garis besar akan mengulas terkait bagaimana Indonesia menyelesaikan permasalahan sengketa flight information region (FIR) dengan Singapura di wilayah udara Kepulauan Riau dan Perairan Natuna. Permasalahan FIR merupakan isu urgent yang harus segera diselesaikan karena dampak, kerugian, dan ancaman yang ditimbulkan. Studi ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pengumpulan data melalui riset kepustakaan terhadap dokumen-dokumen, literatur terkait serta bahan bacaan lain yang relevan dengan fenomena yang dibahas. Hasil kajian menggambarkan dinamika sengketa antara kedua negara dan model pendekatan yang ditempuh pemerintah Indonesia dalam upaya pengambilalihan FIR di wilayah terkait serta berbagai kesepakatan yang tercapai. Secara detail, hasil kajian juga menguraikan keuntungan yang diterima setelah Indonesia berhasil mengambil alih FIR di atas wilayah Kep. Riau dan Natuna.

**Keyword : FIR, Diplomasi, Sengketa, Keuntungan, Riau, Natuna**

## I. PENDAHULUAN

Flight information region (FIR) merupakan komponen regulasi penerbangan dan area masalah penerbangan yang tidak terbatas pada satu negara, artinya area penerbangan akan tersentuh oleh negara satu dan negara lainnya yang mungkin secara geografis berdekatan, sehingga diperlukan regulasi demi mencapai keselamatan penerbangan. FIR adalah regulasi yang mengatur wilayah udara yang mencakup layanan peringatan dan informasi penerbangan.

Secara geografis, Indonesia sebagai negara kepulauan terletak di lokasi yang strategis antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, serta antara benua Asia dan Australia. Indonesia memiliki posisi strategis dalam geopolitik dan geoekonomi lokal, regional, dan internasional karena letaknya. Di satu sisi, posisi ini menawarkan banyak peluang bagi Indonesia, tetapi di sisi lain juga menimbulkan banyak kesulitan dan bahaya.

Sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional, wilayah negara adalah salah satu unsur negara yang mencakup satu kesatuan wilayah. Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, menyatakan bahwa “wilayah negara adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan laut, perairan di sekitar pulau-pulau, dan laut teritorial, termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya”. Berdasarkan hal itu, dapat dipahami bahwa wilayah negara Indonesia dibagi menjadi tiga bagian: daratan, lautan atau perairan, dan ruang udara. Batas daratan dan perairan merupakan hasil pembagian suatu wilayah secara horizontal, sedangkan batas-batas ruang udara, dasar laut, dan daratan di bawahnya dihasilkan dari pembagian wilayah secara vertikal. Wilayah ruang udara suatu negara tidak kalah penting jika dibandingkan dengan wilayah darat dan perairan.

Wilayah udara nasional Indonesia yang merupakan satu kepaduan yang utuh terhadap wilayah daratan dan perairan, berfungsi sebagai tempat rakyat bernaung dan bertahan hidup. Kepaduan wilayah suatu negara secara utuh yang dimilikinya berkontribusi penting dan strategis dalam pertahanan dan keamanan negara serta dalam aspek ekonomi atau kemakmuran nasional (Suhartono, Dwiyanto, et al., 2019). Terkait

dengan wilayah ruang udara, masalah penerbangan menjadi salah satu dari banyak masalah yang tidak dapat ditangani sendiri. Karena wilayah Indonesia yang sangat luas dan minimnya teknologi pada saat awal kemerdekaan, serta minimnya pengalaman serta sumber daya dalam menangani masalah penerbangan, baik komersial maupun militer, masalah ini menjadi semakin kompleks hingga saat ini (Lestari, 2016). Pada kondisi itu, sebagian besar wilayah udara Indonesia terabaikan karena wilayah udara Indonesia yang begitu terbuka, banyak pesawat yang mampu terbang di atas wilayah kedaulatannya. Indonesia tidak memiliki perlindungan hukum dari mereka yang melanggar kedaulatannya, terutama di wilayah udara yang dikendalikan FIR Singapura. Secara praktis, kekuatan udara hanya terkonsentrasi di wilayah Jakarta, meninggalkan wilayah lain tanpa pengawasan.

Wilayah udara Indonesia menjadi kawasan tak bertuan akibat minimnya sarana kontrol terhadap lalu lintas udara. Kondisi ini dapat disalahgunakan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab sehingga berimplikasi pada ketidakstabilan regional bahkan memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi udara. Akhirnya, pada tahun 1946 International Civil Aviation Organization (ICAO) mendelegasikan kewenangan bagi Singapura untuk mengelola lalu lintas udara di wilayah Indonesia, terkhusus di atas Kepulauan Riau dan Natuna (Chappy Hakim, 2012). Langkah tersebut diambil ICAO dengan dasar bahwa Indonesia kala itu belum mampu mengelola lalu lintas penerbangan di wilayah tersebut dan belum mumpuni secara infrastruktur maupun sumber daya manusianya (Farisa, Kompas.com, 2022). Pada tahun 1995 lahir perjanjian bilateral antar kedua negara yang intinya menjadi payung hukum terkait ketentuan pendelegasian FIR Kepulauan Riau dan Natuna ke otoritas Singapura (Novianto, 2022).

Urgensi pengambilalihan pengelolaan FIR oleh Indonesia dari Singapura didasarkan pada banyak faktor. Selain dari amanat konstitusi, faktor lainnya adalah reputasi bangsa Indonesia sebagai bangsa yang berdaulat. Walaupun pengelolaan FIR tidak ada korelasinya dengan kedaulatan karena negara hanya sebagai penyedia layanan lalu lintas penerbangan. Pemerintah Indonesia telah memperjuangkan hal ini sejak lama. Politik, ekonomi, dan pertahanan keamanan menjadi aspek yang berhubungan erat dengan kedaulatan negara terhadap wilayah udaranya. Mengingat pentingnya peran wilayah udara dalam pembangunan dan kepentingan nasional, maka penataan wilayah udara nasional menjadi isu serius bagi pemerintah Indonesia (Silalahi et al., 2015).

Setelah menempuh perjalanan panjang, akhirnya pada 25 Januari 2022 tercapai kesepakatan antar kedua negara yang menyetujui bahwa FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dikembalikan pengelolaannya ke otoritas FIR Indonesia. Kepastian itu didapat setelah perjanjian bilateral yang ditandatangani oleh kedua negara di Bintan, Kepulauan Riau. Penandatanganan perjanjian tersebut dilakukan oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi dengan Menteri Transportasi Singapura S. Iswaran dan disaksikan langsung oleh kepala pemerintah kedua negara. Terealisasinya perjanjian ini membawa sejumlah dampak positif bagi Indonesia. Utamanya terkait penguatan atas pengakuan internasional terhadap kedudukan Indonesia sebagai negara kepulauan dan berkedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya yang tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 dan United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 (Farisa, 2022).

Dengan demikian, kajian ini secara detail mengungkap keberhasilan Indonesia mengambil alih pengelolaan FIR yang sebelumnya dikuasai Singapura di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna, serta keuntungan yang diperoleh setelahnya.

## **II. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif melalui pendekatan studi kepustakaan melalui penelusuran terhadap berbagai dokumen serta literatur terkait yang relevan dengan masalah flight information region. Penelitian kualitatif merupakan suatu metode yang dilakukan tanpa menggunakan alat ukur, tidak ada manipulasi yang terlibat dalam penelitian yang sedang dilakukan, dan pengujian digunakan sebagai instrumen untuk mendapatkan hasil yang diinginkan. Peneliti sendiri berfungsi sebagai instrumen penelitian kualitatif untuk menyelidiki persoalan-persoalan yang ada di masyarakat (Nasution, 2003).

Penelitian dalam kajian ini secara cermat menggambarkan bagaimana Indonesia akhirnya mengambilalih FIR dari Singapura dan manfaat yang diperolehnya dengan menggunakan pendekatan deskriptif dengan pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka.

## **III. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **3.1. Dinamika Sengketa FIR Indonesia-Singapura**

Sejak tahun 1983, pemerintah Indonesia sudah melakukan berbagai upaya untuk merebut kembali kontrol wilayah udara di atas Kepulauan Natuna dan Kepulauan Riau, meskipun terkadang upaya tersebut

mengalami kesulitan atau bahkan ditolak karena Indonesia dianggap tidak mampu mengendalikan udara di atas wilayah tersebut baik dari segi teknologi, organisasi, hingga sumber daya manusia.

Pertemuan Regional Aviation Navigation (RAN) pertama untuk kawasan Asia Pasifik yang digelar oleh ICAO pada tahun 1973 merupakan kali pertama Indonesia terlibat dalam forum organisasi tersebut. Pertemuan itu menghasilkan kesepakatan bahwa FIR di kawasan Kep. Riau dan Natuna akan tetap dikelola Singapura, mengingat saat itu ICAO menilai Indonesia belum cukup mumpuni dalam mengelola ruang udara di kawasan tersebut. Indonesia berusaha meminta kembali untuk mengelola wilayah udara di atas Kep. Riau dan Natuna pada pertemuan RAN kedua yang diadakan ICAO di Singapura pada tahun 1983. Sayangnya, usulan itu ditolak karena Indonesia lagi-lagi dianggap belum mampu menjangkau wilayah udara di Kep. Riau dan Natuna dengan teknologi dan sumber daya manusianya (Novianto, 2022). Indonesia semakin menggebu dalam meminta kembali pengelolaan FIR Kep. Riau dan Natuna dari Singapura pada forum RAN yang ketiga (1993). Sangat disayangkan, pada forum itu Indonesia hanya mengirimkan pejabat operasional, sedangkan Singapura mengirimkan Menteri Kehakiman, Sekjen Kementerian Perhubungan dan Penasihat Hukum Maritim Internasional. Akibatnya, Indonesia tidak mencapai hasil yang diharapkan pada forum tersebut, dan disepakati bahwa sengketa FIR antar kedua negara harus diselesaikan secara bilateral (Lestari, 2016).

Menyusul berlakunya Undang-Undang Penerbangan (UU) Nomor 1 Tahun 2009, isu pengelolaan FIR Kepulauan Natuna muncul kembali. Indonesia bermaksud untuk mengatur wilayah udaranya sendiri, sesuai dengan undang-undang. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia, sebagaimana tercantum dalam Pasal 5 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia, yang merupakan pernyataan posisi negara tersebut atas kedaulatan udara. Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 juga menyatakan bahwa lembaga yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan wajib mengevaluasi dan mengambil alih pelayanan navigasi di wilayah udara Indonesia secara menyeluruh selambat-lambatnya 15 tahun setelah undang-undang tersebut berlaku yakni 2009. Regulasi tersebut mengamanatkan agar pelayanan kontrol navigasi penerbangan di Kep. Riau dan Natuna harus beralih dari FIR Singapura ke FIR Jakarta setidaknya pada tahun 2024 (Novianto, 2022).

Sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dibentuk Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Perum LPPNPI), atau dikenal sebagai Airnav Indonesia. Pemerintah Indonesia kemudian menindaklanjuti dengan menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2012 tanggal 13 September 2012 Tentang Perusahaan Umum Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Perum LPPNPI) sebagai payung hukum beroperasinya lembaga ini. Lembaga ini menjadi Satu-satunya Lembaga yang ditunjuk oleh pemerintah sebagai penyelenggara pelayanan lalu lintas udara (ATS Provider) untuk seluruh Indonesia. Dalam rangka mewujudkan layanan penerbangan dalam skala domestik maupun mancanegara yang efisien dan efektif, LPPNPI hadir sebagai akomodator pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan kualifikasi yang telah ditetapkan (Suhartono, Dwiyanto, et al., 2019).

Pada tahun 2016, Indonesia juga melakukan upaya untuk bergabung dengan International Civil Aviation Council (ICAO). Upaya Indonesia untuk mengambil alih layanan navigasi penerbangan di tingkat ICAO berdasarkan peraturan Air Navigation Plan dalam pertemuan Regional Planning and Implementation Regional Group, namun hal itu memerlukan persetujuan terlebih dahulu dari negara anggota ICAO lainnya karena negara lain juga akan menggunakan layanan navigasi. Persetujuan ini diperlukan jika Indonesia ingin mengajukan penataan kembali FIR. (Fahrizi, 2019).

Sebelum akhirnya mengambil alih pengelolaan atas wilayah udara di Kep. Riau dan Natuna, Pemerintah Indonesia telah menempuh berbagai pendekatan guna mencapai tujuan yang diinginkan. Sesuai dengan hasil pertemuan RAN yang ketiga, Indonesia secara konsisten menempuh langkah diplomatis dalam menyelesaikan sengketa atas kontrol wilayah udara ini. Setiap negara yang terlibat dalam sengketa perbatasan memiliki kewajiban internasional untuk menyelesaikan masalah tersebut secara diplomatis dan damai. Selain itu, Indonesia dan Singapura adalah penandatangan Treaty of Amity and Cooperation in South Asia 1976, yang menetapkan kerangka kerja untuk resolusi damai dalam konteks hubungan antar negara. Dalam kacamata good neighbouring policy, langkah diplomatis ini dianggap sebagai jalan yang paling konstruktif dalam membina hubungan antar kedua negara.

Jika dilihat pada dinamikanya, Sengketa FIR di Kepulauan Riau dan Natuna diselesaikan secara diplomatis oleh Indonesia dengan menggunakan model Joint Management dan International Organizations. Guna menciptakan hubungan yang menguntungkan semua pihak yang terlibat, Indonesia terus bekerja menuju pengelolaan bersama wilayah udara di atas wilayah tersebut dengan Singapura melalui program operasional berupa kebijakan Total Diplomacy. (Novianto, 2022) mengemukakan bahwa kebijakan diplomasi tersebut ditempuh melalui dua jalur yakni yang ditempuh dengan hubungan interaksi pemerintah

negara secara resmi (First track diplomacy) dan yang ditempuh secara informal oleh unsur-unsur non pemerintah (second track diplomacy). Diplomasi yang dilakukan melalui interaksi pemerintah secara resmi melalui hubungan bilateral maupun multilateral dalam forum organisasi internasional dalam hal ini ICAO. Sedangkan second track diplomacy melibatkan elemen masyarakat dalam mensukseskan jalannya first track diplomacy oleh pemerintah.

Berkaca pada aspek historis dimana FIR di wilayah udara Kep. Riau dan Natuna di delegasikan ke Singapura oleh ICAO karena belum mendukungnya fasilitas sarana dan prasarana serta tenaga manusia Indonesia dalam mengelola wilayah udara tersebut. Indonesia melalui Perum LPPNPI (Airnav Indonesia) telah berupaya dalam meningkatkan infrastruktur, sumber daya manusia, dan teknologi navigasi penerbangan. Hal ini dilakukan tidak lain mendukung diplomasi yang telah berjalan. Sejalan dengan itu, AirNav Indonesia membangun kerja sama dengan perusahaan asal Amerika Serikat, The MITRE Corporation. Program Indonesia Modernization of Air Navigation Services (IMANS) yang bertujuan untuk mengembangkan alat navigasi penerbangan Indonesia menjadi fokus pada kerjasama keduanya. Baik dari sisi alat maupun kualitas sumber daya manusia, MITRE akan menjadi konsultan Indonesia untuk modernisasi layanan navigasi di seluruh wilayah. Kerjasama antara AirNav dan MITRE meliputi kegiatan di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan, modernisasi sistem navigasi penerbangan, pengembangan dan peningkatan layanan pendukung penerbangan dan analisis kapasitas, serta pengembangan dan perencanaan wilayah udara dan bandara. Kemitraan ini diproyeksikan selama lima tahun dimulai sejak 2015, dengan opsi untuk diperpanjang selama lima tahun lagi, dengan nilai kontrak 2,3 juta dolar Amerika (Fahrizi, 2019). Melalui kerja sama ini, Indonesia diharapkan dapat meningkatkan layanan navigasi penerbangan dan mengejar ketertinggalan dari negara-negara Asia Tenggara dalam hal teknologi navigasi penerbangan.

Jika dilihat berdasarkan teori pengawasan udara menurut Cooper, yang menyatakan bahwa kemampuan suatu negara untuk mengatur wilayah udara di atas wilayahnya menentukan tingkat kedaulatan udara suatu negara. Kemampuan yang dimaksud adalah kemampuan secara teknis terkait teknologi maupun regulasi yang mendukungnya (Johan, 2010). Untuk itu, Indonesia melihat bahwa pengembangan terhadap hal-hal teknis terkait penerbangan dan regulasi yang baik menjadi faktor pendukung yang tidak kalah penting dalam memudahkan pengambilalihan FIR di atas Kep.Riau dan Natuna dari Singapura.

### **3.2. Keuntungan yang diperoleh setelah FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna di kembalikan pendelegasiannya ke Indonesia**

Pemerintah Indonesia resmi mengambil alih layanan air control room atau flight information region (FIR) di kawasan Natuna Kepulauan Riau dari pemerintah Singapura. Layanan navigasi udara di atas Riau dan Natuna yang sebelumnya disediakan oleh Singapura, kini akan sepenuhnya didelegasikan ke Indonesia. Layanan ini akan disediakan oleh Penyedia Layanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Airnav Indonesia). Setelah 76 tahun dikuasai pemerintah Singapura (1946-2022), penyesuaian FIR ini memiliki beberapa keunggulan strategis bagi jalur lalu lintas udara Indonesia saat ini dan masa mendatang.

Kesepakatan tersebut diresmikan dengan penandatanganan perjanjian penyesuaian FIR pada 25 Januari 2022 di Pulau Bintan, Kepulauan Riau, oleh Menteri Perhubungan RI Budi Karya Sumadi dan Menteri Perhubungan Singapura S. Iswaran di hadapan Presiden RI Joko Widodo dan Perdana Menteri Singapura Lee Hsien Loong (Farisa, Kompas.com, 2022). Berdasarkan perjanjian tersebut, Indonesia pada akhirnya akan menuai sejumlah manfaat jangka panjang, antara lain: 1) penguatan atas pengakuan internasional terhadap kedudukan Indonesia sebagai negara kepulauan dan berkedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya yang tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 dan United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982; dan 2) peningkatan kualitas pelayanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia di masa mendatang. Konsep kedaulatan penuh setiap negara harus dijunjung tinggi. Kedaulatan teritorial yang mencakup kontrol atas udara, darat, dan laut tentu relevan dalam konteks ini.

Lebih rinci, mengutip (Mintojati, 2022) ada 5 poin penting yang disepakati terkait pengembalian pengelolaan FIR dari Singapura, yaitu: 1) Penyesuaian batas FIR Jakarta yang meliputi Kepulauan Natuna dan Kepulauan Riau. Indonesia menambah cakupan FIR Jakarta sebesar 249.575 KM<sup>2</sup>; 2) Hak untuk memberikan pelayanan penerbangan adalah kembali ke Indonesia. Pemberian pelayanan penerbangan kini dapat dilakukan di wilayah FIR Indonesia, sesuai dengan batas-batas laut teritorial berdasarkan UNCLOS. Penyedia layanan penerbangan Indonesia bekerja sama dengan Singapura untuk mengatur 0-37.000 kaki dan Indonesia mengatur di atas 37.000 kaki; 3) Menyepakati Koordinasi Sipil Militer di ATC (CMAC). Hal ini bertujuan untuk menjaga kedaulatan Indonesia. Hal ini dilakukan dengan menempatkan personel supervisor di Singapore Air Traffic Control Center (SATCC). Personel tersebut antara lain personel sipil dan militer; 4) Singapura harus mengutip biaya layanan penerbangan. Kutipan ini adalah tentang semua pesawat yang tiba

atau berangkat di area FIR yang didelegasikan. Singapura juga memiliki kewajiban untuk mengirimkan biaya layanan penerbangan ke Indonesia; dan 5) Indonesia bisa melakukan evaluasi operasional penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan.

Lebih jauh, keuntungan yang diperoleh Indonesia dari kesepakatan yang ditandatangani pada Januari 2022 itu antara lain:

#### 1. Ekonomi

- Indonesia berhak untuk menyediakan layanan penerbangan dan memungut biaya darinya.
- Singapura wajib menyetorkan biaya penyediaan layanan kepada Indonesia untuk area FIR yang didelegasikan.
- Indonesia mendapat Penerimaan Negara Bukan Pajak dari pungutan yang diterima.
- Indonesia mendapat penawaran untuk menyetorkan biaya layanannya ke Indonesia.

#### 2. Bidang Pertahanan dan Keamanan

- Indonesia memiliki kewenangan untuk mengawasi pelayanan navigasi FIR yang didelegasikan.
- Indonesia mendapat layanan siaga untuk segala hal yang akan mengancam kedaulatan Indonesia di udara tempat delegasi FIR berada.
- Indonesia menempatkan petugas secara langsung untuk mengawasi jalannya pelayanan navigasi di area FIR yang didelegasikan (Paramitha, 2022).

### IV. PENUTUP

Merujuk pada uraian di atas, kesimpulan yang dapat diambil terkait adanya pengelolaan asing terhadap FIR di Wilayah Indonesia mendatangkan cukup banyak kerugian dan ancaman bagi negara utamanya terkait kedaulatan negara terhadap wilayahnya dan pertahanan serta keamanan nasional khususnya di wilayah udara. Perjanjian antara Indonesia dengan Singapura terkait realignment FIR di wilayah udara Indonesia bukanlah yang mudah mengingat bahwa hal tersebut baru direalisasikan setelah Singapura menguasai kontrol terhadap FIR di wilayah Kep. Riau dan Natuna selama 76 tahun lamanya. Indonesia telah menempuh usaha-usaha diplomatis yang dilakukan baik melalui hubungan pemerintah secara formal maupun nonformal. Diplomasi yang dilakukan Indonesia tidak hanya dilakukan melalui interaksi negara secara resmi (first track diplomacy) melainkan juga diplomasi secara non-teknis melalui pembentukan regulasi yang mendukung serta pengembangan infrastruktur serta sumber daya manusia.

Keberhasilan Indonesia dalam mengambil alih kontrol FIR di wilayah Kep. Riau dan Natuna secara tidak langsung memberikan beberapa keuntungan baik secara politis, ekonomi, maupun pertahanan dan keamanan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Chappy Hakim.** (2012). Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia. Red and White Publishing.
- Fahrizi, M.** (2019). Pengelolaan Flight Information Region di Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 26(2). <https://doi.org/10.20885/iustum.vol26.iss2.art9>
- Farisa, F. C.** (2022, January 26). Sejarah FIR Indonesia Dikuasai Singapura sejak Era Kemerdekaan dan Kini Diambil Alih. *Kompas.Com*. <https://nasional.kompas.com/read/2022/01/26/05280081/sejarah-fir-indonesia-dikuasai-singapura-sejak-era-kemerdekaan-dan-kini>
- Suhartono, Dwiyanto, H. D., & D.A.R., D.** (2019). Realignment Flight Information Region Singapura dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara di Wilayah Udara Nasional Singapore Region Realign Ment Flight Information in The Making of State Sovereign Enforcement In National Air Area.
- Johan, E.** (2010). Pengaturan Mengenai Pesawat Udara Militer Menurut Hukum Udara Internasional. *Perspektif*, XV (3).
- Mintojati, S.** (2022). Effect of Re-Alignment Flight Information Region above Natuna and Riau Islands to Indonesia's Sovereignty. *International Journal of Law, Tourism, And Culture*, 1(1). <https://ejournal2.undiksha.ac.id/index.php/IJLTC/issue/archive>
- Lestari, R.** (2016). Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (Flight Information Region) di atas Kepulauan Natuna dengan Singapura. In *JOM FISIP* (Vol. 1, Issue 1). [www.academia.edu](http://www.academia.edu)
- Nasution.** (2003). Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif. Tarsito.
- Novianto, A. T.** (2022). Strategi Pengambilalihan Flight Information Region Kepulauan Natuna. *Josr: Journal of Social Research* Agustus, 9, 939–948.

<http://https://ijsr.internationaljournalabs.com/index.php/ijsr><http://ijsr.internationaljournalabs.com/index.php/ijsr>

**Paramitha, A.** (2022). Implikasi Perjanjian Realignment FIR Indonesia Singapura 2022 terhadap Indonesia. Seminar Nasional Dilematika Hukum Perjanjian FIR Indonesia-Singapura.

**Silalahi, E., Bachtiar, M., & Etorita, W.** (2015). 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(1).

**Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008** tentang Wilayah Negara, Pasal 1 Ayat (1).