

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dalam melaksanakan pengelolaan sistem pertahanan negara, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Kebijakan Umum Pertahanan Negara Tahun 2020-2024 menjadi pedoman utama. Dalam hal ini adalah Perpres RI no. 8 tahun 2021 menjadi acuan bagi perencanaan, penyelenggaraan, dan pengawasan sistem pertahanan negara. Dalam Perpres ini diarahkan untuk meningkatkan kemampuan pertahanan negara melalui; implementasi sistem pertahanan negara pada kekuatan darat, laut, dan udara dengan merealisasikan pembangunan komponen cadangan dan komponen pendukung. (PERPRES RI NO. 8 TAHUN 2021).

Pertahanan negara harus dilakukan dengan cara yang sah dan mempunyai peran utama melindungi warga negara dan kepentingan negara tersebut. Pertahanan negara harus mengingat bahwa risiko dan ancaman, yang mungkin dan yang mungkin terjadi, terhadap hak dan kebebasan seseorang (individu, kelompok, masyarakat, dan negara) berada dalam transformasi berkelanjutan di bawah aksi kompleks berbagai bidang. Penting juga untuk ditegaskan bahwa pertahanan negara mencerminkan realitas terhadap keadaan dan kedudukan suatu negara yang berkaitan dengan kedaulatan.

Pertahanan udara merupakan sektor yang seringkali tidak menjadi perhatian utama bagi banyak negara. Wilayahnya yang sulit untuk terjangkau dan di kontrol, menjadi alasan mengapa sektor ini tidak menjadi perhatian utama. Terlebih lagi terdapat pandangan internasional bahwa sebuah negara harus memiliki kemampuan dan didukung dengan teknologi canggih dan memenuhi untuk dapat mengelola wilayah udaranya. Oleh karena sifatnya yang sama penting dengan dua sektor lainnya, tentu saja sektor udara juga perlu memiliki kebijakan demi melindungi dalam proses pengelolaan maupun

demi kedaulatan negara. Dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Kebijakan Umum Pertahanan Negara bahwa implementasi kebijakan pertahanan ada pada sektor darat, air, dan udara. Di dalam Perpres No. 8 Tahun 2021 tersebut juga menjadi dasar kebijakan pertahanan udara Indonesia. Dalam kebijakan pertahanan udara, Indonesia memiliki kawasan identifikasi pertahanan udara (*Air Defence Identification Zone/ADIZ*). *Air Defence Identification Zone (ADIZ)* adalah wilayah udara spesifik di darat atau air yang bertujuan untuk mengidentifikasi pesawat untuk pertahanan dan keselamatan nasional.

Wilayah udara merupakan dimensi terakhir dari wilayah tiga dimensi yang dimiliki suatu negara. Umumnya, suatu negara memiliki wilayah tiga dimensi yaitu wilayah daratan, wilayah lautan dan wilayah udara. Meskipun terdapat beberapa negara yang tidak memiliki wilayah lautan, suatu negara pasti memiliki wilayah daratan dan wilayah udara. Pandangan bahwa negara memiliki ruang udara, berasal dari konsep hukum sipil Romawi yaitu "*Cujus est solum, ejus usque ad coelum*". Ini berarti bahwa "Siapapun yang memiliki properti, semua yang tertulis di atasnya sampai segala sesuatunya di langit dan di tanah juga miliknya" (Wiradipradja, 2009). Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, bahwa wilayah udara juga termasuk kedaulatan suatu negara yang harus dipertahankan. Kedaulatan negara di wilayah udara telah disebutkan didalam, yaitu dalam Konvensi Chicago 1994.

Kedaulatan adalah dasar bagi doktrin tanggung jawab, kebangsaan, dan yurisdiksi. Kedaulatan Negara dalam arti politik merupakan prinsip dasar hukum internasional. Gagasan kedaulatan bersifat dinamis, berkembang dengan perkembangan lingkungan kelembagaan global. Kedaulatan dalam bidang penerbangan mengacu pada kepemilikan wilayah udara. Dengan kata lain, sebagai kemampuan eksklusif yang dimiliki negara guna menunjang kekuasaan legislatif, administratif, dan yudikatifnya di dalam wilayah udara nasionalnya ((ICAO), 2013). Kedaulatan nasional yang penuh dan eksklusif di wilayah udara merupakan konsep hukum yang diakui sebagai sistem hukum internasional yang kuat, namun dalam perkembangan

konsep tersebut mengalami kemunduran karena adanya berbagai perjanjian internasional yang mempermudah perdagangan jasa angkutan udara. Kedaulatan perairan teritorial dicirikan oleh karakteristik tersebut. Oleh karena itu, dalam lintas damai pihak asing tidak dikenal di wilayah udara, tetapi lintas damai dibatasi oleh hak negara lain untuk hak lintas damai di perairan teritorial (E. Saefullah Wiradipradja, 2014).

Dalam pengaturan hukum wilayah udara serta penerbangan, merujuk kepada Konvensi Chicago 1944. Isi dari konvensi ini membahas semua hal tentang penerbangan sipil internasional. konvensi Chicago 1944 dimaksudkan agar setiap negara yang menandatangani konvensi ini telah menyepakati prinsip - prinsip dan pengaturan-pengaturan tertentu agar penerbangan sipil internasional dapat dikembangkan dengan cara yang aman dan tertib dan bahwa pelayanan angkutan udara internasional dapat diselenggarakan atas dasar persamaan kesempatan dan dioperasikan dengan baik dan ekonomis (ICAO, 2021).

Konvensi Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 tentang Konvensi Penerbangan Sipil Internasional. Pasal ini membubuhkan pandangan terkait terwujudnya kedaulatan utuh atas ruang udara. Yaitu: 1. Semua negara berhak menguasai dan menguasai secara penuh dan penuh wilayah udaranya. 2. Tidak ada kegiatan atau usaha di wilayah udara suatu negara, baik secara bilateral maupun multilateral, tanpa mendapat izin terlebih dulu atau sama dengan yang diatur didalam perjanjian penerbangan antara satu negara dengan negara lainnya. (Suhartono, 2019). Konvensi Chicago adalah Ini adalah perjanjian multinasional yang menciptakan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) yang menetapkan peraturan dan standar keselamatan yang mengatur perjalanan melalui udara dan, misalnya, memastikan bahwa bahan bakar udara tidak dikenai pajak berganda. Konvensi juga menetapkan apa yang disebut 'kebebasan udara' (Otley, 2022).

Wilayah udara global dibagi menjadi sembilan wilayah navigasi udara atau disebut juga sebagai wilayah Rencana Navigasi Udara Global. Kemudian, wilayah udara global tersebut dibagi lagi sesuai dengan otoritas negara di bawah ruang udara tersebut, yang biasa disebut sebagai *Flight Information Regions* (FIRs). Pembentukan *Flight Information Region* (FIR) merupakan perwujudan dari *Annex 11* yang mengatur masalah tentang *Air Traffic Service* (ATS) yang didasari oleh Konvensi Chicago 1944.

Flight Information Region (FIR) adalah dimensi spesifik dari sebuah area di mana di dalamnya menyediakan informasi penerbangan dan layanan peringatan bagi aktivitas di wilayah udara (KEMENHUB, 2016). *Flight Information Region* juga dapat didefinisikan sebagai ruang udara dengan dimensi yang ditentukan di mana layanan informasi penerbangan dan layanan peringatan disediakan. Umumnya, wilayah informasi penerbangan adalah struktur wilayah udara terbesar yang digunakan. Tidak ada aturan mengenai ukurannya tetapi dalam faktanya, negara-negara yang lebih kecil cenderung memiliki satu *Flight Information Region* dan negara-negara yang lebih besar biasanya membagi wilayah udara mereka menjadi beberapa *Flight Information Region*. Setiap pesawat udara yang melewati area *Flight Information Region* memiliki hak menerima pelayanan navigasi udara. Layanan ini terdiri dari dua bagian: *instrument flight rules* (IFR) dan *visual flight rules* (VFR) ((ICAO), 2013).

Dalam lampiran 11 Konvensi Penerbangan Sipil Internasional menjelaskan layanan lalu lintas udara, yang terdiri dari layanan kontrol lalu lintas udara, layanan informasi penerbangan, dan layanan peringatan. Dalam lampiran tersebut disebutkan bahwa *Flight Information Region* harus mencakup seluruh ruang udara dalam batas lateralnya, kecuali dibatasi oleh batas atas ruang informasi udara penerbangan dan setiap negara wajib menetapkan *Flight Information Region*. Di Indonesia juga terdapat Undang - Undang yang mengatur tentang *Flight Information Region* yaitu pada Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 6 tentang Penerbangan. Pasal tersebut menyatakan: “Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas

wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.” (Pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009). Wilayah Blok A dari *Flight Information Region* Indonesia mencakup lebih dari 8 km di sepanjang Pulau Batam dan Singapura. Sektor B terdiri dari wilayah udara Karimun dan Tanjung Pinang. Wilayah udara Natuna merupakan blok C yang terbagi menjadi dua wilayah, dengan Singapura mengelola lebih dari 24.500 kaki sedangkan Malaysia mengelola kurang dari 24.500 kaki. Total panjang sektor wilayah udara ini adalah 1.825 kilometer (Putra R. D., 2020).

Singapura menguasai dan mengelola FIR Jakarta blok A serta blok B dan C yang juga berada di atas perairan Natuna. Singapura mengelola *Flight Information Region* Indonesia sekitar 1.825 kilo meter yang meliputi Kep. Riau, Semenanjung Malaka, Serawak, Tanjung Pinang dan Natuna. Pengelolaan wilayah *Flight Information Region* tersebut yang berada ditangan Singapura ini tentunya bukan tanpa sejarah. Sejak kemerdekaan Indonesia pada 1945, Indonesia memang belum dapat mengambil pengelolaan wilayah udara yang menjadi haknya secara menyeluruh dengan alasan keselamatan penerbangan. Wilayah udara Indonesia didelegasikan kepada negara tetangga yaitu Singapura yang pada saat itu masih berada dibawah jajahan Inggris. Singapura dinilai telah mampu mengelola wilayah udara karena saat itu masih dibawah jajahan Inggris. Setelah berjalannya waktu, Indonesia sadar bahwa, sebagaimana dijelaskan sebelumnya, bahwa wilayah udara juga termasuk kedalam kedaulatan negara maka Indonesia harus berupaya penuh dalam mengembalikan blok *Flight Information Region* yang masih dikuasai negara lain.

Kasus pelanggaran di wilayah udara Indonesia terus meningkat. Pada tahun 2019, dalam kurun waktu lma bulan yaitu mulai dari bulan Januari hingga Juni, TNI Angkatan Udara mencatat sebanyak 165 pelanggaran di wilayah udara Indonesia. Seperti pada tahun 2019, tepatnya tanggal empat

belas Januari, dimana pesawat angkut milik maskapai *Ethiopian Airlines* dihadang oleh pesawat tempur milik Angkatan udara Indonesia karena masuk ke wilayah udara Indonesia tanpa memiliki perizinan. Menurut informasi, pesawat kargo tersebut terbang dari Addis Ababa, Ethiopia menuju Hong Kong, pilot pesawat tersebut melakukan pemberhentian tidak terjadwal di Singapura untuk menjalani perawatan mesin pesawat yang melewati jalur diatas wilayah udara Indonesia. Ketika pesawat tersebut dihubungi oleh otoritas navigasi udara Indonesia, pilot tidak bisa menyebutkan perizinan terbang atau *Flight Clearance* pesawat untuk melintasi wilayah udara Indonesia. Setelah komunikasi tersebut, kemudian Komando Pertahanan Udara Nasional memerintahkan dua jet tempur untuk menyergap pesawat kargo bernomor penerbangan ETH 3728 tersebut yang kemudian dipaksa mendarat di Bandara Hang Nadim, Batam (Martinus, 2019).

Kemudian pelanggaran - pelanggaran di wilayah udara Indonesia meningkat pada tahun berikutnya. Tercatat oleh Panglima Komando Pertahanan Udara Wilayah Nasional, Marsda TNI Novyan Samyoga, yaitu hingga bulan Mei sekitar sebanyak 498 pelanggaran yang terjadi sejak awal tahun 2021. Kepala Staf Angkatan Udara (KSAU) Markesal TNI Fadjar Prasetyo mengatakan bahwa peningkatan secara drastis pada angka tersebut didominasi dari pesawat – pesawat militer asing. Hal tersebut disebabkan eskalasi sengketa klaim sepihak di Laut China Selatan pada saat itu (Permana, 2021). Kasus pelanggaran di wilayah udara Indonesia juga terjadi pada baru – baru ini yaitu pesawat milik perusahaan Malaysia dengan nomer registrasi G- DVOR yang mengawali keberangkatan dari Kuching menuju Senai, Malaysia, ini memasuki wilayah udara Indonesia yang kemudian terindikasi oleh TNI Angkatan Udara dengan tidak memiliki perizinan. Pesawat tersebut terdeteksi oleh Satrad 213 Tanjung Pinang yang kemudian setelah melakukan komunikasi di udara, pesawat tersebut diperintahkan mendarat di Lanud Hang Nadim Batam. Meskipun setelah melakukan pemeriksaan pihak Indonesia tidak menemukan hal yang illegal atau berbahaya, kasus ini diteruskan ke Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan. Terungkap bahwa pesawat tersebut merupakan milik perusahaan Malaysia yang sedang

Miranita Larasati, 2023

KEBIJAKAN PERTAHANAN UDARA INDONESIA DALAM RANGKA MEMPERKUAT PENGELOLAAN FLIGHT INFORMATION REGION ATAS SINGAPURA DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Hubungan Internasional
[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

melaksanakan misi kalibrasi alat bantu navigasi pesawat oleh pilot FCSL (*Flight Calibration Service Limited*) Inggris. Namun ketika pesawat tersebut melintasi wilayah udara Indonesia, tidak dilengkapi dengan *Flight Clearance* dan *Flight Approval* (AU, 2022).

Kasus pelanggaran di wilayah udara Indonesia yang kemudian akhirnya mendorong pemerintah Indonesia untuk mulai memberikan perhatian lebih untuk keamanan dan kedaulatan di wilayah udara. Kasus ini juga dinilai mencoreng kedaulatan Indonesia karena belum sepenuhnya mengelola *flight information region* milik sendiri, kasus tersebut adalah kasus yang melibatkan pejabat negara Indonesia dengan pengatur lalu lintas udara Singapura pada tahun 1991. Insiden ini menarik banyak perhatian masyarakat Indonesia sehingga menjadi buah bibir. Saat itu, pesawat ditumpangi oleh Menteri Pertahanan dan Keamanan Indonesia, Jenderal LB Moerdani, kesulitan karena tidak mendapatkan izin untuk mendarat di Kepulauan Natuna. Hal ini dikarenakan sempat terjadi adu argumentasi antara pilot dengan pemandu lalu lintas udara saat pilot meminta izin pendaratan kemudian ditolak karena petugas pengatur udara Singapura menilai bahwa itu tidak mengikuti prosedur. Pilot kemudian mengatakan bahwa pesawat tersebut membawa penumpang VVIP, Menteri Pertahanan dan Keamanan Indonesia.

Namun, pemandu tetap tidak menyetujui permintaan pilot. Saat itu, wilayah informasi penerbangan Indonesia memang berada di bawah kendali Singapura. Setelah perdebatan yang berjalan cukup lama, pesawat tersebut akhirnya diizinkan mendarat. Tidak jelas memang apa alasan sang pemandu lalu lintas udara menanggukkan permintaan pendaratan dari pesawat tersebut, namun insiden tersebut dinilai mencoreng kedaulatan Indonesia yaitu bagaimana bisa seorang Menteri kesulitan dan tidak mendapat prioritas di wilayah udara negaranya sendiri.

Dapat dikatakan insiden tersebut yang mendorong upaya Indonesia dalam memperkuat pengelolaan *Flight Information Region* yang dikuasai Singapura diperkuat. Upaya telah dilakukan semenjak tahun 1991 yaitu mengajukan pengambil alihan pengelolaan *Flight Information Region* dari Singapura, namun dalam hal ini perlu mendapat pengesahan dari ICAO. Kemudian 1993 Indonesia kembali mengajukan pengelolaan *Flight Information Region* secara utuh yang dilakukan dalam pertemuan Navigasi Udara Regional di Bangkok yang diselenggarakan oleh ICAO. Upaya ini pun kembali mengalami kegagalan dalam proses negosiasinya. Indonesia dalam pengelolaan *Flight Information Region* ini tentunya memiliki posisi yang penting karena wilayah tersebut masuk kedalam wilayah udara kedaulatan negara Indonesia. Selain diperkirakan melanggar kedaulatan Indonesia, Singapura membuat Indonesia berada di posisi sebagai pihak yang rugi dalam pengelolaan *Flight Information Region* ini.

Dalam mempelajari fakta-fakta terkait dengan wilayah *Flight Information Region* Indonesia, peneliti dibantu dengan beberapa literatur seperti dalam skripsi karya (Sakinah, 2019) bahwa isu tentang *Flight Information Region* terkait dengan layanan navigasi, sehingga untuk mendukung layanan tersebut maka diperlukan fasilitas layanan yang baik untuk menjamin keselamatan. Kepentingan kepemilikan pengelolaan *Flight Information Region* menurut pandangan militer dan dengan pandangan sipil sedikit berbeda. Dalam pandangan militer ini berkaitan dengan keamanan wilayah udara yang terancam, sedangkan jika dari pandangan sipil ini berkaitan dengan masalah keselamatan. Dalam jurnal karya (Silalahi, 2015) yang menjelaskan bahwa implikasi pendelegasian wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna kepada *Flight Information Region* Singapura adalah pada pandangan internasional terkait kemampuan Indonesia dalam mengelola wilayah udaranya sendiri. Sementara itu, dalam karya (Fahrazi, 2018) dan (Subarkah, 2019) dijelaskan bahwa Indonesia memiliki kepentingan dalam mengambil alih *Flight Information Region* dari Singapura dengan alasan pertahanan dan keamanan nasional. Di dasari pada dugaan pelanggaran kedaulatan Singapura atas Indonesia tentunya tidak bisa dilepaskan dengan

Miranita Larasati, 2023

KEBIJAKAN PERTAHANAN UDARA INDONESIA DALAM RANGKA MEMPERKUAT PENGELOLAAN FLIGHT INFORMATION REGION ATAS SINGAPURA DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Hubungan Internasional
[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

upaya Indonesia dalam mengambil haknya seperti yang terdapat pada karya (Suhartono, 2019) dimana upaya Indonesia telah dilakukan sejak tahun 1993 namun belum mendapatkan hasil yang memuaskan hingga saat ini dan dalam karya (Putra, 2017) disebutkan bahwa Indonesia dapat melakukan upaya hukum.

Dalam memahami terkait hukum internasional di wilayah udara, peneliti menggunakan literatur karya (Sefriani, 2015) dan (Kareng, 2020) yang sama-sama setuju bahwa Konvesi Chicago menjadi dasar utama dalam aturan hukum udara secara internasional serta banyak hukum nasional yang diadpsi dari Konvesi tersebut. Penelitian karya (Amelia, 2020) menjelaskan tentang faktor – faktor Presiden Joko Widodo mengeluarkan kebijakan dengan tujuan ingin mengambil alih *Flight Information Region* Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Peneliti juga menggunakan literatur (Nugraha et al, 2020) sebagai acuan dalam melihat kebijakan pertahanan udara Indonesia dalam meningkatkan keamanan di wilayah udara. Peneliti menggunakan literatur (Raz, 2017) dalam memahami tentang kedaulatan, dimana dalam literatur tersebut, dijelaskan bahwa kedaulatan digunakan dalam berbagai cara dan dalam banyak konteks beragam yang disesuaikan dengan kepentingan negara.

Dari sejumlah literatur yang peneliti manfaatkan sebagai tinjauan pustaka, faktanya belum ada literatur yang membahas tentang kebijakan udara Indonesia dalam meningkatkan pengelolaan *Flight Information Region*. Karena seperti yang telah dijelaskan bahwa Indonesia belum sepenuhnya mengelola wilayah *Flight Information Region* yang menjadi haknya. Sementara, rencana pengambilalihan pengelolaan seluruh wilayah *Flight Information Region* telah dirancang sejak dulu namun sampai saat ini belum terlihat langkah tegas dan pasti dari Indonesia. Seperti juga yang telah dijelaskan bahwa masalah pengelolaan *Flight Information Region* ini dapat dikatakan sebagai masalah kedaulatan. Oleh karena itu dalam bab pembahasan, peneliti juga tertarik unuk meneliti bagaimana sebenarnya posisi Indonesia serta Singapura dalam pengelolaan *Flight Information*

Miranita Larasati, 2023

KEBIJAKAN PERTAHANAN UDARA INDONESIA DALAM RANGKA MEMPERKUAT PENGELOLAAN FLIGHT INFORMATION REGION ATAS SINGAPURA DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Hubungan Internasional
[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

Region ini, jika ditinjau dari hukum internasional. Dari sejumlah literatur yang digunakan peneliti juga belum ada literatur yang secara spesifik menjelaskan bagaimana posisi Indonesia dan Singapura dalam pengelolaan wilayah *Flight Information Region* Indonesia yang didelegaikan kepada Singapura jika ditinjau dari hukum internasional. Serta keberhasilan Indonesia dalam menguasai seluruh pengelolaan *Flight Information Region* miliknya.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah adalah bahwa peneliti membahas terkait kebijakan Indonesia di sektor pertahanan udara dalam rangka memperkuat pengelolaan *Flight Information Region* atas Singapura ditinjau dari hukum internasional. Hal ini berkaitan dengan sudut pandang dari hukum internasional yang umum digunakan untuk mengkaji terkait dengan masalah pengelolaan *Flight Information Region* Indonesia atas Singapura. Maka berdasarkan dari penjelasan diatas, peneliti menetapkan rumusan masalah dalam penelitian adalah **“Bagaimana tinjauan hukum internasional terhadap kebijakan pertahanan udara Indonesia dalam upaya memperkuat kedaulatan dan pengelolaan *Flight Information Region* Indonesia atas Singapura?”**

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana tinjauan hukum internasional terhadap kepemilikan *Flight Information Region* Indonesia atas Singapura.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

Penelitian ini dapat memberikan informasi serta menjadi referensi yang ditujukan khususnya bagi mahasiswa, dan masyarakat umum terkait dengan kebijakan pertahanan udara Indonesia dalam meningkatkan

pengelolaan *Flight Information Region* atas Singapura ditinjau dari hukum internasional.

1.4.2 Manfaat praktis

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan dan pengetahuan terkait kebijakan pertahanan udara Indonesia dalam meningkatkan pengelolaan *Flight Information Region* atas Singapura ditinjau dari hukum internasional.

1.5 Sistematika penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini, terdapat pendahuluan yang di bagi menjadi beberapa sub bab yaitu terdiri dari latar belakang masalah yang juga mencakup penelitian terdahulu, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat akademis dan praktis dari penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini, peneliti akan membahas kerangka konseptual yang terdiri dari teori dan konsep yang digunakan dan diterapkan dalam menganalisa topik permasalahan penelitian, kemudian terdapat juga alur pemikiran dan hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang metode penelitian yang digunakan oleh peneliti. Metode penelitian ini dibutuhkan untuk memaksimalkan peneliti dalam memperoleh data yang mendukung penelitian sehingga mendapatkan hasil akhir yang maksimal. Metode penelitian tersebut dibagi menjadi beberapa sub bab yaitu jenis penelitian, jenis data, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

BAB IV PENGELOLAAN *FLIGHT INFORMATION REGION* INDONESIA

Bab ini menjelaskan tentang sejarah terbentuknya *Flight Information Region* milik Indonesia dan pembagian wilayah pengelolaan dari *Flight Information Region* tersebut yang dibagi menjadi tiga wilayah. Kemudian juga menjelaskan dari ketiga wilayah tersebut, dimana dua wilayah masih dikelola oleh Singapura. Dalam bab ini juga akan membahas kepentingan Indonesia dalam mengelola seluruh wilayah *Flight Information Region* miliknya serta upaya yang dilakukan untuk mengelola keseluruhan dari *Flight Information Region*, dalam hal ini melalui pembentukan kebijakan pertahanan.

BAB V *FLIGHT INFORMATION REGION* INDONESIA – SINGAPURA DAN KEDAULATAN INDONESIA

Pada bab ini peneliti menjelaskan analisis dari kepemilikan *Flight Information Region* Indonesia yang secara keseluruhannya belum berada ditangan Indonesia, yang kemudian dikaitkan dengan kedaulatan negara. Analisis dilakukan menurut pandangan hukum internasional, yaitu menggunakan hukum udara internasional dan Konvensi Chicago 1944 tentang wilayah udara.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini akan dijelaskan pernyataan singkat dari hasil keseluruhan penelitian dan saran yang mencakup saran untuk perbaikan atau peningkatan yang menjadi acuan untuk kemungkinan penelitian selanjutnya.