

TINJAUAN YURIDIS PENGELOLAAN FLIGHT INFORMATION REGION (FIR) KEPULAUAN NATUNA DAN RIAU OLEH SINGAPURA SERTA PENGARUH TERHADAP KEDAULATAN NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA

Maulidya Tiarayu Putri

Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

Jl. Ketintang No.18, Ketintang, Gayungan, Kota SBY, Jawa Timur 60231,

e-mail: maulidyaputri@mhs.unesa.ac.id

Abstrak

Kedaulatan suatu negara adalah kekuatan negara tertinggi di negara itu bagaimana mengatur dan menegakkan hukum di wilayah itu. Sebagai salah satu negara terbesar di dunia, Indonesia tidak berdaulat atas wilayah itu, khususnya wilayah udara. Wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna hingga 1946 dikendalikan oleh Flight Information Region (FIR) Singapura. Ini berarti bahwa setiap penerbangan di wilayah udara itu harus mendapat izin dari Singapura, termasuk Indonesia sendiri. Indonesia seharusnya memerintah seluruh wilayah Indonesia tanpa mendelegasikan kepada pihak manapun. Berdasarkan uraian di atas, Penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa berdasarkan hukum positif penyebab ruang udara Kepulauan Natuna menjadi wilayah pengelolaan FIR Singapura, serta bagaimana pengaturan navigasi udara di Indonesia. Selanjutnya, untuk menentukan implikasi delegasi wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna ke FIR Singapura terhadap kedaulatan Indonesia. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Sumber data didukung oleh sumber data primer, sekunder dan tersier. Sedangkan teknik pengumpulan data adalah studi literatur dan studi data menggunakan metode deduktif yaitu dengan menganalisis masalah-masalah yang bersifat umum dan kemudian ditarik ke suatu kesimpulan secara khusus berdasarkan teori yang ada. Hasil dari penelitian ini adalah akibat hukum perjanjian FIR Tahun 1973 diatas perairan Natuna, pengaturan navigasi penerbangan di wilayah udara Indonesia, implikasi delegasi wilayah udara dan Natuna ke Singapura FIR terhadap Indonesia.

Kata kunci: FIR, perjanjian Indonesia-Singapura, Kepulauan Natuna, Kedaulatan Indonesia

A. Pendahuluan

Kedaulatan harus dimiliki oleh setiap negara yang meliputi wilayah, rakyat dan pemerintah. Pengertian secara luas kedaulatan adalah menjalankan kewenangan tertinggi atas suatu wilayah

atau sekelompok orang. Kedaulatan tetap selama negara ada, tidak dapat dibagi-bagi dan tidak dapat dibatasi. Indonesia sebagai suatu negara harus mampu memelihara kedaulatan territorial, hukum, politik

maupun ruang udara. Sebagai negara kepulauan dan Konstelasi geografi,¹ Indonesia memiliki kedaulatan udara sepanjang 5.110 km. Letak Indonesia diantara dua benua dan dua samudera menjadikan Indonesia sebagai jalur perlintasan transportasi udara internasional. Kepadatan dan kondisi topografi Indonesia membutuhkan manajemen wilayah udara yang rumit dan biaya besar.

Pengawasan dan pengamatan ruang udara di gugusan pulau terpencil menyulitkan manajemen karena terbatasnya alat. Kondisi ini mengakibatkan ruang udara Indonesia berlubang (*security holes*) artinya di kawasan ini pihak Indonesia tidak dapat melakukan pengawasan seperti ruang udara di wilayah Pulau Natuna dan sekitarnya. Padahal kawasan ini merupakan jalur penerbangan pesawat dari Singapura dan Malaysia menuju Australia dan sebaliknya. Kekosongan pengawasan FIR Indonesia ini mengkhawatirkan semua pihak. Pada tahun 1973, diadakan perjanjian RAN (*Regional Aviation Navigation*) antara Indonesia, Singapura dan Malaysia. Perjanjian ini berisi bahwa ruang udara atas Kepulauan Riau dan Natuna ditangani atau diawasi oleh

Singapura dan Malaysia agar kawasan diminimalkan dari pelanggaran dan ancaman udara². Sebelum 1982, perairan Kepulauan Riau dan Natuna adalah perairan internasional, setelah ditandatangani konvensi Hukum Laut Internasional UNCLOS (*United Nation Convention Law On Sea*)³ ketiga tahun 1982, perairan di sekitar kepulauan Riau dan Natuna menjadi perairan Indonesia. Pada tahun 1983,⁴ diadakan perjanjian RAN II antara Indonesia dengan Singapura untuk mengembalikan kawasan udara Indonesia tetapi tidak berhasil. Singapura berargumentasi bahwa Indonesia belum mampu untuk mengelola FIR di kawasan tersebut karena teknologi, organisasi dan tenaga yang belum memadai. Tahun 1993 diadakan perjanjian RAN III yang menyimpulkan bahwa persoalan pengelolaan FIR ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna harus dibahas bilateral antara Indonesia dan Singapura.

Pada tanggal 25 September 1995 disepakati perjanjian pengalihan batas FIR Singapura dan Indonesia dalam *Agreement between Government of the Republic of*

¹ Syarif Hidayat, (2009), *Letak Geografis Indonesia*, Jakarta

² Perjanjian RAN 1 antara Indonesia dan Singapura, diakses dari www.depdagri.co.id pada tanggal 28 Mei 2018.

³ H.K.Martono, (2007), *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta, Hal.273

⁴ Sabrina Asril, (2014), *Perjanjian Pengalihan Batas FIR Indonesia dan Singapura*, diakses dari www.nasional.kompas.com pada tanggal 28 Mei 2018.

Singapura on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region dan diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996. Pada 10 Mei 1996 pemerintah Indonesia dan Singapura menandatangani Surat Bersama yang berisi perubahan pengelolaan FIR Jakarta dan FIR Singapura dan disampaikan ke ICAO, tetapi pihak Malaysia keberatan jika hak pengelola FIR Malaysia dikembalikan ke Indonesia karena perjanjian Surat Bersama tersebut tidak melibatkan pihak Malaysia.

Berdasarkan pemaparan diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul Tinjauan Yuridis Mengenai Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan Ilmu Pengetahuan di bidang hukum udara serta mengetahui Tinjauan Yuridis Mengenai Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Menurut pendapat yang di kemukakan oleh G.I Tunkin menyatakan

bahwa secara proposional perjanjian internasional pada masa kini menduduki tempat yang paling utama dalam hukum internasional sebagai akibat dari munculnya secara meluas persetujuan-persetujuan internasional⁵.

Perjanjian internasional merupakan salah satu sumber hukum Internasional sebagaimana tercantum dalam pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional dan sumber-sumber hukum internasional terdiri dari perjanjian internasional (*international conventions*) utama maupun khusus, kebiasaan internasional (*international custom*), prinsip-prinsip hukum umum (*general principle of law*) yang diakui oleh negara-negara beradab, keputusan pengadilan (*judicial decisions*) dan pendapat para ahli yang diakui keparakannya (*teachings of the most highly qualified publicist*) yang merupakan sumber hukum tambahan⁶.

Konvensi Wina 1969 mengenai Perjanjian Internasional memberikan pengertian perjanjian internasional dalam Artikel 2 Paragraf 1 Point (a) Konvensi Wina 1969 menyatakan sebagai berikut: "*treaty means an international agreement concluded between States in written form*

⁵ G.I Tunkin dalam I Wayan Parthiana, (2002), *Hukum Perjanjian Internasional Bagian I*, Cetakan I, Mandar Maju, Bandung, hlm. 3.

⁶ Boer Mauna, (2003), *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, PT Alumni Bandung, hlm. 84

*and governed by international law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation*⁷.

Pada dasarnya dalam ketentuan Annex 11 Chapter 1 memberi pengertian mengenai *Flight Information Region* merupakan suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya di mana di dalamnya diberikan *Flight Information Service* dan *Alerting Service*⁸. Dengan demikian *Flight Information Region* (FIR) adalah suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya di mana di dalamnya diberikan pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan dan pelayanan yang diberikan untuk memperingatkan organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang yang membutuhkan bantuan pertolongan dan pencarian, dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan/pertolongan.

Secara teori, *Flight Information Region* memiliki perbedaan dengan *Upper Information Region*. Latar belakang lahirnya *Flight Information Region* (FIR)

dan *Upper Information Region* (UIR) dikarenakan kemampuan dan kesanggupan terbang setiap pesawat terbang berbeda-beda baik dalam segi teknologi maupaun dalam segi lapisan bumi.

Flight Information Region (FIR) merupakan pemberian pelayanan lalu lintas udara di dalam lapisan 20.000 kaki, sedangkan *Upper Information Region* (UIR) merupakan pemberian pelayanan lalu lintas udara di dalam lapisan diatas 20.000 kaki sehingga dalam UIR ini tanggung jawab penerbangan pesawat terbang di lapisan UIR sangat besar. Dalam praktek negara mengenai pembagian lapisan udara baik FIR atau UIR sendiri belum di jelaskan secara rinci sehingga ketentuan UIR tergantung pada negara di atas wilayah dan perairannya atau berdasarkan atas kesepakatan negara-negara yang berjanji.

B. Metode Penelitian

Jenis Penelitian yang dilakukan bersifat yuridis normatif yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk meneliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti⁹.

⁷ Vienna Convention on the Law of Treaties

⁸ *International Civil Aviation Organization, Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, This*

edition incorporates all amendments adopted by the Council prior to 13 March 2001 and supersedes, on 1 November 2001, all previous editions of Annex 11. Chapter 2.1.1 page 23.

⁹ Bambang Sunggono, (2006), *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, Hal.27

Pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan analisis konsep hukum (*Analytical and Conceptual Approach*) yang dalam hal ini dilakukan dengan menyelidiki dan memahami suatu konsep hukum yang berkaitan dengan isi penelitian.

Sumber data yang digunakan penulis adalah data sekunder yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka mencakup bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan yang mengikat dan terdii daro norma dasar atau kaidah dasar yaitu Konvensi Wina 1969, Konvensi Chicago 1944, UNCLOS 1982, dan pengelolaan FIR diawali pada tahun 1973 RAN 1. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang memeberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti buku-buku referensi ilmiah, jurnal ilmiah, artikel, majalah, surat kabar, website serta hasil penelitian lainnya. Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan etunjuk maupun penjelasan terhadap bahan-bahan hukum prier dan sekunder seperti kamus, ensiklopedia, dan bahan lain yang memuat informasi sehingga bisa dijadikan rujukan penelitian ini.

Teknik pengumpulan data yang dipergunakan adalah dengan cara mengumpulkan data secara tidak langsung yang dilaukan terhadap data sekunder.

Alat-alat yang diperunakan dalam pengumpulan data ini dengan mempergunakan pengumpulan berbagai peraturan hukum dalam hal ini bera berbagai konvensi internasional, artikel dan jurnl yang berkolerasi dengan maslah yang diangkat. Data yang terakomodasi dari penelitian kepustakaan, dilakukan abstraksi data, selanjutnya dianalisis menggunakan pendekatan kualitatif terhadap data sekunder maupun primer dan digunakan untuk merumuskan kesimpulan .

C. Pembahasan

Perkembangan Perjanjian FIR (*Flight Information Region*) Ruang Udara Kepulauan Riau dan Natuna

Perjanjian FIR atas ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna tahun 1946 adalah tanggungjawab ICAO sebagai organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk mengatur dan melayani *Route AirNavigation Services* (RANS) dan *Flight Information Region* (FIR) bagi penerbangan sipil internasional. ICAO mengadakan pertemuan di Dublin yang membicarakan pertemuan Navigasi Udara Regional tentang (RANS). Pada saat itu wilayah Malaysia dan Singapura masih dalam kekuasaan Inggris dan Belanda secara *de facto* masih berkuasa di Indonesia. Pemerintah Inggris mengusulkan pada ICAO untuk mengelola

FIR ruang udara Kepulauan Natuna dan Riau kepada Inggris khususnya dibawah manajemen FIR Singapura karena mengalami kekosongan pengawasan.¹⁰

Kondisi Indonesia yang baru saja merdeka, tidak banyak memiliki pesawat dan peralatan navigasi untuk pelayanan FIR. Perairan masih menggunakan Peraturan Hukum Laut Belanda yaitu *Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonatie 1939 Staat Blad* Nomor 442 yang menyatakan bahwa lebar laut Indonesia hanya 3 Mil laut yang ditarik dari garis pantai dengan memakai penarikan Garis Pangkal *Normal Baseline*. Berdasarkan peraturan ini, wilayah laut di sekitar Kepulauan Natuna dan Riau adalah laut bebas, sehingga ruang udara di atasnya adalah ruang udara bebas. Sedangkan pemerintah Inggris menempatkan peralatan navigasi di Singapura untuk melayani FIR penerbangan Kuala Lumpur ke Serawak dan Singapura menuju wilayah lain. Pesawat Malaysia dari Kuala Lumpur ke Malaysia Timur melintasi ruang udara Kepulauan Natuna dan Riau.

Setelah munculnya Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember tahun 1957, lebar laut Indonesia menjadi 12 Mil yang ditarik berdasarkan sistem penarikan garis pangkal lurus dari ujung ke ujung yang menghubungkan titik-titik terluar dari

pulau-pulau Indonesia. Berdasarkan peraturan ini, wilayah laut Kepulauan Natuna dan Riau menjadi laut teritorial Indonesia. Jika mengacu pada peraturan kedaulatan, maka ruang udara di atas Kepulauan Natuna dan Riau termasuk dalam wilayah kedaulatan Indonesia. Sedangkan pengelolaan FIR atas ruang udara Kepulauan Natuna dan Riau masih dikuasai Singapura.

Pada tahun 1973, ICAO mengadakan pertemuan RANS I untuk kawasan Asia Pasifik. ICAO memfasilitasi perjanjian interasional antara Indonesia dengan Singapura dan Indonesia dengan Malaysia, mengenai pengelolaan FIR Kepulauan Natuna dan Riau. Perjanjian tersebut menyatakan ruang udara dengan ketinggian 20.000 kaki dari permukaan laut (UIR) dikelola oleh Singapura dan dibawah 20.000 kaki dari permukaan laut (FIR) dikelola oleh Malaysia.¹¹

Pada sidang ASPAC-RAN II yang diadakan di Singapura pada tahun 1983, Singapura mendelegasikan pengelolaan FIR sector B sampai ketinggian 20.000 ft kepada negara Malaysia dan Penavigasian sector C di kelola oleh Singapura dan Malaysia. Pada sidang RAN-II tersebut Indonesia berupaya untuk merubah posisi serta memberikan negosiasinya pada hasil kesepakatan RAN-I, namun hal tersebut

¹⁰ Diakses dari www.depdagri.go.id

¹¹ *Ibid.*

tidak berhasil¹². Hal ini berdasarkan pada pemahaman dewan ICAO dan negara-negara anggota ICAO yang menganggap bahwa negara Indonesia belum siap secara mandiri untuk memberikan pelayanan dalam bidang penerbangan sehingga permasalahan tanggung jawab tersebut untuk sementara di kelola (didelegasikan) kepada Singapura dan Malaysia yang mampu memberika pelayanan dalam dunia penerbangan.

Kemudian pada Sidang ASPAC-RAN III pada tahun 1993 yang di adakan di Bangkok, Pemerintah Indonesia telah berupaya untuk merubah keadaan wilayah udaranya dengan menyampaikan *Working Paper* mengenai *Realignment Of Indonesian FIR*. Namun disamping itu Singapura juga berusaha untuk menguatkan argumentnya dengan menyampaikan *Counter Proposal* terhadap usul Indonesia dengan alasan bahwa batas wilayah Republik Indonesia yang diajukan tidak sesuai dengan data batas wilayah Republik Indonesia yang telah di depositkan kepada Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB)¹³. Oleh karena kekisruhan

pendapat Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Singapura tersebut, karena itu Dewan ICAO meminta dan mewajibkan kepada Singapura dengan Republik Indonesia untuk mengadakan perundingan diplomatik untuk menentukan batas FIR kedua negara.

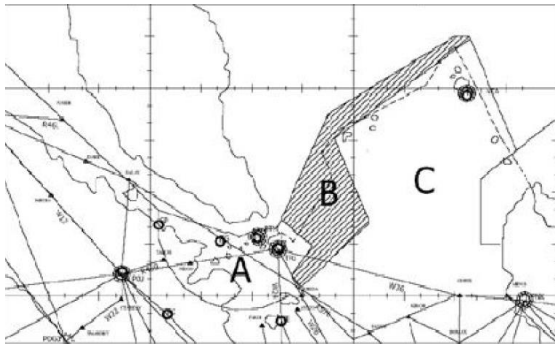
Pada tanggal 21 September 1995 ditandatangani sebuah kesepakatan antara Indonesia dan Singapura yaitu *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Relignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*. Perjanjian ini bersifat pembaharuan perjanjian lama dan telah diratifikasi Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996. Perjanjian menyatakan bahwa ruang udara diatas Kepulauan Natuna dan Riau dibagi menjadi 3 sektor, yaitu sektor A, B, dan C. Sektor A didelegasikan kepada Singapura untuk pelayana navigasi sampai ketinggian 37.000 kaki diatas permukaan laut, pemerintah Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan (*RANS Charges*) di sektor ini yang setiap bulan diserahkan kepada pemerintah Indonesia, pengecualian *RANS Charges* untuk penerbangan non sipil, pesawat negara

¹² IGN. Maryanto, “*Konsepsi Penataan Ruang Udara FIR Indonesia Dalam Rangka mendukung Tugas TNI AU pada masa Mendatang*”, Kertas karya Perorangan Sastra Jaya, Sekolah Staf dan Komando TNI AU, 2003, 17

¹³ Linggawati Hakim, 2014, *Memorandum Akhir Tugas Direktur Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional*, Buku III, Kementerian Luar Negeri

Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, Jakarta. Hlm. 65

Singapura dan Indonesia, penerbangan VVIP seperti Pejabat Negara, pesawat misi pencarian atau penyelamatan, pesawat pengecualian dari Dirjen Komunikasi Udara Indonesia dan pesawat pengecualian dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Sektor B didelegasikan pada Singapura untuk elayanan navigasi dari permukaan laut sampai ketinggian tidak terhingga. Sektor C tidak termasuk dalam perjanjian.



Gambar 1. Pembagian tiga sektor ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna

Pada tanggal 10 Mei 1996 Indonesia dan Singapura membuat surat bersama (joint letter) ditujukan kepada ICAO Regional Office di Bangkok, dengan agenda menyampaikan Perjanjian FIR Indonesia-Singapura 1995 yang telah dibuat guna untuk mendapat pengesahan dari ICAO. Pada tanggal 30 Agustus 1996 Pihak Indonesia dan Singapura mencoba kembali menyampaikan surat susulan kepada ICAO yang berisi *Proposal For Amandement of Mid/Asia Air Navigation Plan* namun belum mendapatkan jawaban

dari pihak ICAO. Pada tanggal 2 September 1996 Indonesia dan Singapura menyetujui draft proposal ICAO tentang pengalihan batas FIR Jakarta-Singapura yang kemudian pada tanggal 14 Januari 1997 di publikasikan ICAO untuk mendapatkan tanggapan dari Dewan ICAO dan Negara Anggota ICAO.

Namun pada akhirnya, proposal tersebut belum dapat di terima oleh ICAO hal ini dikarenakan adanya pengaduan keberatan dari pihak Malaysia mengenai Pendelegasian sector B. Pihak Malaysia berpendapat bahwa pendelegasian sector B tersebut dianggap sebagai tindakan yang tidak menguntungkan negara Malaysia dalam hal akses penerbangan dari Malaysia wilayah barat dan Malaysia wilayah timur, selain permasalahan tersebut, Malaysia masih merasa keberatan dengan adanya sector C.

Perjanjian FIR Kepulauan Natuna dan Riau dan Asas yang Berlaku

Perjanjian Intenasional memiliki asas-asas sebagai landasan dalam pelaksanaannya seperti perjanjian pada umumnya. Asas yang paling fundamental adalah asas *pacta sunt servanda*, yaitu perjanjian mengikat sebagai undang-undang bagi para pihak. Selain itu, terdapat asas itikad baik yang berarti perjanjian harus dilaksanakan dngan penuh

kesadaran, rasa tanggung jawab dan memperhatikan kepentingan para pihak, sebagaimana yang telah dijanjikan dalam kesepakatan¹⁴. Perjanjian juga harus memperhatikan asas hukum lain, seperti asas *pacta tertiis nec nocent nec prosunt*,¹⁵ asas *non retroactive*,¹⁶ asas *norma jus cogens*, dan *rebus sic stantibus*.

Asas *rebus sic stantibus* adalah suatu perjanjian yang telah berlaku akan terganggu berlakunya bila terdapat perubahan kedaulatan yang fundamental (*fundamental change of circumstances*), keadaan yang menjadi dasar dibuatnya perjanjian telah berubah dan perubahan tersebut mempengaruhi kemampuan para pihak. Asas ini memiliki pengaturan dalam Konvensi Wina 1969, yaitu dalam Seksi 3 tentang Penakhiran dan penundaan bekerjanya perjanjian internasional. Pada Pasal 62 pengaturan asas *rebus sic stantibus* merupakan salah satu alasan yang dapat dipergunakan untuk mengakhiri atau menunda suatu perjanjian.

¹⁴ Siti Ismijati Jenie, 2007, "*Itikad Baik, Perkembangan dari Asas Hukum Khusus Menjadi Asas Hukum Umum di Indonesia*", Yogyakarta, hal. 5-6

¹⁵ Bahwa perjanjian hanya membebaskan hak dan kewajiban bagi para pihak perjanjian Internasional, bukan pada pihak ketiga, dirumuskan dalam Pasal 34 Konvensi Wina 1969 dan 1986.

¹⁶ Ketentuan hukum tidak dapat diterapkan atau diberlakukan atas suatu peristiwa hukum masa lampau, yaitu masa sebelum ketentuan hukum itu dinyatakan berlaku. Dinyatakan dalam Pasal 4 jo Pasal 28 Konvensi Wina 1969 dan 1986.

Penggunaan kata *rebus sic stantibus* tidak tertulis dalam pasal 62 Konvensi Wina 1969. Hal ini dihindari oleh *International Law Commission* dengan maksud menekankan sifat obyektif dari ketentuan yang ada dan juga guna menghindarkan implikasi doktriner dari istilah tersebut. Oleh karena itu makna yang terkandung dalam *rebus sic stantibus* oleh Konvensi Wina dirumuskan dengan menggunakan istilah *fundamental change of circumstances*. Bahkan oleh Mahkamah Internasional, dalam kasus *Fisheries Jurisdiction*, dikatakan bahwa keberadaan asas *rebus sic stantibus* dalam Pasal 62 Konvensi Wina hanya bersifat merumuskan hukum kebiasaan¹⁷.

Indonesia mengakui asas *rebus sic stantibus* dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Pasal 18 menyatakan bahwa perjanjian internasional berakhir apabila:

- a. Terdapat kesepakatan para perjanjian internasional melalui prosedur yang ditetapkan dalam perjanjian
- b. Tujuan perjanjian telah tercapai
- c. Terdapat perubahan mendasar yang mempengaruhi pelaksanaan perjanjian
- d. Salah satu pihak perjanjian internasional tidak melaksanakan

¹⁷ Peter Malanczuk, (1997), *Akehurt's Modern Introduction to International Law*, London and New York: Routledge, hlm.145.

- kewajiban atau melanggar aturan ketentuan perjanjian
- e. Dibuat suatu perjanjian baru yang menggantikan perjanjian lama
 - f. Muncul norma-norma baru dalam hukum internasional
 - g. Objek perjanjian hilang
 - h. Terdapat hal-hal yang merupakan kepentingan-kepentingan nasional

Namun dalam undang-undang tersebut tidak memberikan batasan *rebus sic stantibus*. Melalui asas ini pemerintah Indonesia dapat menyatakan berakhirnya suatu perjanjian internasional yang dibuat dengan negara lain, sekalipun pelaksanaan asas tersebut masih perlu penjabaran lebih lanjut.¹⁸

Menurut Mieke Komar Kataatmadja, jika terjadi perubahan yang mendasar sebagaimana diisyaratkan oleh Pasal 62 Konvensi Wina 1969 dan para pihak akan menghentikan perjanjian internasional atau menarik diri dari suatu perjanjian internasional harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Perubahan suatu keadaan tidak terdapat pada waktu pembentukan perjanjian
- b. Perubahan tersebut adalah perihal suatu keadaan yang fundamental bagi perjanjian tersebut

- c. Perubahan tersebut tidak dapat diramalkan sebelumnya oleh para pihak
- d. Akibat perubahan tersebut haruslah radikal, sehingga mengubah luas lingkup kewajiban yang harus dilaksanakan menurut perjanjian itu
- e. Penggunaan asas tersebut tidak dapat diterapkan pada perjanjian perbatasan dan juga terjadinya perubahan keadaan akibat pelanggaran yang dilakukan oleh pihak yang mengajukan tuntutan¹⁹

Perubahan fundamental juga terjadi pada perjanjian FIR Kepulauan Natuna dan Riau antara Singapura dan Indonesia. Perubahan fundamental yang terjadi pada perjanjian FIR tersebut adalah terjadinya perubahan luas wilayah teritorial Indonesia akibat penarikan garis pangkal yang mempergunakan sistem *Aichipellic Baseline*, hal ini mengakibatkan luas wilayah teritorial Indonesia menjadi 5.193.252 km². Perubahan ini adalah perubahan fundamental atau salah satu masalah asas *rebus sic stantibus* (*fundamental change of circumstances*). Perubahan ini mengakibatkan perairan Kepulauan Natuna dan Riau yang semula adalah laut bebas menjadi wilayah laut teritorial Indonesia, demikian pula kawasan ruang udara di atas Kepulauan

¹⁸ Harry Purwanto, (2013), *Asas Rebus Sic Stantibus Dalam Perjanjian Internasional*, Opini Juris, Vol. 13, hlm.67

¹⁹ Mieke Komar Kusumaatmadja, (2003), *Beberapa Masalah Pokok Konvensi Wina Tahun 1969 tentang Hukum Perjanjian Internasional*, Bandung: makalah, Fakultas Hukum UNPAD.

Natuna dan Riau seharusnya menjadi ruang udara teritorial Indonesia.

Tetapi harus dicermati lebih seksama perubahan yang terjadi. Terbitnya Deklarasi Djuanda memang mengubah luas wilayah laut teritorial Indonesia yang mengakibatkan kejanggalan wewenang pengelolaan FIR Singapura atas ruang udara Kepulauan Natuna dan Riau yang wilayah darat dan perairannya adalah milik Indonesia. Tetapi asas *rebus sic stantibus* belum cukup memadai sebagai alasan untuk mengakhiri perjanjian FIR antara Indonesia, Singapura dan Malaysia mengingat syarat-syarat para pihak menghentikan perjanjian internasional atau menarik diri dari suatu perjanjian internasional dalam Konvensi Wina 1969 seperti yang dipaparkan sebelumnya. Hal ini disebabkan perubahan fundamental dalam perjanjian FIR ini bukan disebabkan oleh konflik senjata dan bukan adanya perubahan keadaan yang menyangkut status wilayah yang diperjanjikan karena terjadi suksesi.

Pengaruh Pengelolaan FIR Kepulauan Natuna dan Riau oleh Singapura Berdasarkan Teori Kedaulatan Negara

Berdasarkan Konvensi Internasional Hukum Udara ke-2 atau dikenal dengan Konvensi Paris II tahun 1919 yang mengadopsi adagium Romawi, *eius est*

solum, eius usque ad coelom et ad inferos, yang bermakna siapa yang menguasai tanah, maka berhak memiliki segala yang ada di atasnya dan didalamnya. Maka kedaulatan negara atas ruang udara dirumuskan sebagai “*The high contracting states recognize that every power has complete and exclusive over the airspace above its territory*” yang berarti bahwa negara melaksanakan hak-haknya sampai pada suatu ketinggian dimana ia masih memiliki kontrol efektif terhadap ruang udaranya. Tujuan utama perjanjian itu adalah untuk menegaskan kedaulatan negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya²⁰.

Prinsip kedaulatan udara menurut Konvensi Chicago 1944, Pasal 1 menyatakan “*The contracting parties recognize that every sovereign has complete and sovereignty over the airspace above its territory*” yang mengaku bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh di atas ruang udaranya. Tidak ada pesawat udara yang terbang di atau ke atau melalui wilayah teritorial ruang udara suatu negara anggota tanpa memperoleh izin lebih dahulu tidak memandang tinggi

²⁰ Diederiks-Verschoor, (1991), *Persamaan dan Perbedaan antar Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 4

atau rendahnya penerbangan²¹. Dalam hubungan in pengakuan kedalatan di udara tidak terbatas pada negara anggota karena penggunaan istilah “every states”.

UU Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 Pasal 1 ayat (1) menyatakan bahwa seluruh bumi, air dan ruang angkasa, termasuk kekayaan alam yang terkandung didalamnya dalam wilayah Republik Indonesia sebagai karunia Tuhan Yang Maha Esa, adalah bumi, air dan ruang angkasa bangsa Indonesia dan merupakan kekayaan nasional²². Implikasi UNCLOS tahun 1982 yaitu penarikan garis pangkal kepulauan (*archipelagos baseline*) menjadikan perairan Natuna dan Riau termasuk dalam wilayah laut teritorial Indonesia.

Ketentuan mengenai Pendelegasian Flight Information Region di atur lebih rinci di dalam Ketentuan Annex 11 paragraf 2.1 yang menyatakan bahwa “*Contracting States shall determine, in accordance with the provisions of this Annex and for the territories over which they have jurisdiction, those portions of the airspace and those aerodromes where air traffic services will be provided. They shall thereafter arrange for such services*

to be established and provided in accordance with the provisions of this Annex, except that, by mutual agreement, a State may delegate to another State the responsibility for establishing and providing air traffic services in flight information regions, control areas or control zones extending over the territories of the former”²³. Sehingga berdasarkan Ketentuan Annex 11 paragraf 2.1 menjelaskan jika suatu negara mendelegasikan ruang udaranya kepada negara lain, maka tanggung jawab terhadap pengelolaan tersebut di atas teritorial negara yang bersangkutan, tidak akan mengesampingkan kedaulatan negara yang mendelegasikan. Dengan kata lain, negara lain yang mengelola hanya terbatas pada permasalahan teknis dan operasional, dan tidak akan keluar dari konteks keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas yang menggunakan airspace dimaksud. Selanjutnya dibutuhkan suatu perjanjian antara kedua belah pihak yang berisi persyaratan-persyaratan tentang pelayanan yang mencakup fasilitas dan tingkat pelayanan yang akan diberikan.

Berkaitan dengan tidak diaturnya pengakhiran atas eksistensi perjanjian

²¹ Martono, (2007), *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bagian Pertama, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 16

²² Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Pokok-Pokok Agraria

²³ International Standards Annex 11 Air Traffic Service Chapter 2 Paragraf 1 Cover Sheet To Amendment 40 To The Convention On International Civil Aviation Tenth Edition July 2005. Di download pada website <http://www.icao.int/publications/Pages/doc>

tersebut meskipun dalam Perjanjian tersebut menyatakan bahwa akan ada upaya peninjauan kembali pada akhir lima tahun dan akan diperpanjang dengan kesepakatan bersama jika kedua belah pihak merasa bermanfaat untuk melakukannya, namun dalam kenyataannya 20 tahun setelah Perjanjian tersebut lahir belum ada inisiatif masing-masing pihak untuk meninjau ulang perjanjian tersebut.

Berdasarkan teori kedaulatan negara, bahwa dalam suatu negara merdeka memiliki kewenangan atau kekuasaan untuk secara eksklusif dan bebas melakukan berbagai kegiatan kenegaraan sesuai kepentingannya, asalkan kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan kepentingan negara lain dan hukum internasional. Terkait dengan pelaksanaan kedaulatan, Milton J. Esman mengatakan terdapat dua dimensi. Negara berdaulat ke dalam dalam mengurus urusan internal organisasi negaranya, yang mencakup wewenang dan kedaulatan kesatuan kekuasaan negara. Artinya, bahwa didalam wilayah suatu negara tidak ada lembaga lain yang memiliki kedaulatan wewenang selain pemerintah negara itu sendiri. Kedaulatan negara keluar dapat diartikan bahwa tidak ada pihak lain dari luar negara yang berhak untuk mengatur suatu dalam wilayah negara yang bersangkutan.

Pelaksanaan ini memperhatikan prinsip kekebalan dan kesamaan kesanggupan untuk menciptakan hukumnya sendiri dan bertindak menurut hukum tersebut. Prinsip kekebalan maksudnya negara tidak boleh dimasuki dalam bentuk apapun oleh negara lain²⁴.

Apabila dicermati lebih seksama, pemaknaan pelaksanaan kedaulatan kedalam maupun keluar konteksnya adalah ketika negara berhadap-hadapan dengan negara, dalam konteks terdesak, terganggu, atau terancamnya kedaulatan negara. Namun kedaulatan sebagaimana dipaparkan diatas sudah tidak relevan lagi diterapkan secara mutlak. Hubungan negara saat ini semakin rumit yang ditandai dengan dunia tanpa batas. Adanya perkembangan teknologi serta kemajuan komunikasi berpengaruh pada sistem navigasi yang semakin canggih dalam pengelolaan FIR serta internet yang menciptakan fenomena ruang sosial yang memungkinkan komunikasi tanpa batas wilayah maupun negara. Termasuk kerjasama negara-negara adalah suatu keharusan tanpa harus meruntuhkan nilai-nilai kedaulatan itu sendiri.

²⁴ Max Boll Sabon, (2006), *Kongruensi Hak Atas Pembangunan, Pasal 33 UUD 1945 dan Tipe Negara Hukum, serta Implikasinya Terhadap Tipe Negara Hukum Materiil*, Bandung: Desertasi pada Pascasarjana Universitas Padjadjaran, hlm. 197

Mengenai Pemerintah Indonesia bermaksud melaksanakan kegiatan negara misalnya operasi pertolongan dan latihan militer yang akan mempengaruhi para pengguna ruang udara yang telah didelegasikan ke Singapura, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Indonesia akan memberitahukan kepada Badan Penerbangan Sipil Singapura. Kegiatan tersebut pada dasarnya hal yang wajar dilakukan otoritas pemberi pelayanan lalu lintas udara sepanjang hanya pada permasalahan teknik dan operasional penerbangan dan tidak keluar dari konteks keselamatan dan keamanan arus lalu lintas penerbangan serta tidak memenuhi unsur praktik diskriminasi. Sehingga “pembelokan” rute penerbangan di Kepulauan Natuna hal yang wajar dilakukan guna menjamin keselamatan dan keamanan udara sehingga permasalahan “pembelokan” ini tidak ada sangkut pautnya dengan suatu kedaulatan negara sepanjang dilakukan sesuai dengan teknis dan operasional penerbangan dan tidak menggunakan praktik diskriminasi terhadap pesawat negara lain maupun pemberi jasa di bidang udara.

Perkembangan Indonesia dalam Menjaga Kedaulatan Ruang Udaranya

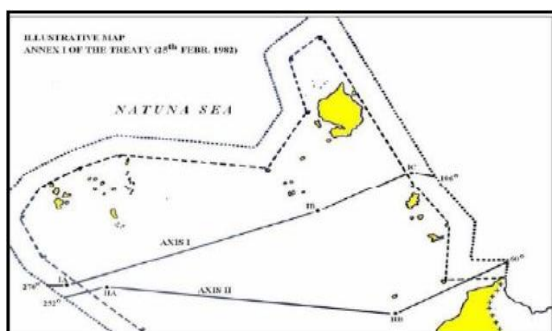
Kepulauan Natuna berjarak 1.100 km arah utara dari Jakarta, atau di bagian

utara Indonesia, tepatnya diantara 2° - 5°Lintang Utara, dan 104° - 100°Bujur Timur . Kepulauan Natuna terdiri dari 272 pulau besar dan kecil yang tersebar di perairan Laut Cina Selatan dan berada diantara Semenanjung Malaya dan Serawak. Kepulauan ini juga berbatasan dengan negara Vietnam dan Kamboja, sehingga wilayah ini dijadikan jalur strategis perlintasan udara maupun perairan internasional.

Pengelolaan FIR ruang udara Kepulauan Natuna dan Riau oleh Singapura dan Malaysia menjadi masalah karena menyangkut kedaulatan Indonesia. Pengelolaan FIR ini bertentangan dengan konsep kedaulatan negara karena wilayah darat dan lautnya adalah wilayah teritorial Indonesia. Di sisi lain, pihak Indonesia terikat dengan perjanjian RANS dengan ICAO. Dalam Annex 11 Konvensi Chicago 1944 disebutkan bahwa setiap negara harus mengatur pelayanan lalu lintas ruang udaranya, jika tidak mampi, harus mendelegasikan tanggung jawab tersebut pada negara lain. Wilayah dan batas FIR tidak harus sama dengan batas administrasi atau batas teritorial suatu negara. Indonesia juga mengelola FIR ruang udara Kepulauan Christmas milik Australia dan ruang udara atas wilayah Timor Leste.

Untuk meminimalkan konflik pemanfaatan ruang udara diatas Kepulauan

Natuna dan Riau, pemerintah Indonesia dan Malaysia telah beberapa kali melakukan perundingan, dan pertemuan terakhir adalah ditandatangani persetujuan pada tanggal 25 Februari 1982, *Treaty between Republic of Indonesia and Malaysia relating to the Legal Regime of the Archipelagic State and the Rights of Malaysia in the Territorial Sea and Archipelagic Waters as well as in the Airspace Above the Territorial Sea, Archipelagic Waters and the Territory of the Republic Indonesia Lying between East and West Malaysia*. Pertimbangan Indonesia memberikan hak dan komunikasi kepada penerbangan Malaysia yang menuju ke dan dari Malaysia Barat ke Malaysia Timur dan sebaliknya. Hak ini diakui sebagai hak tradisional yang diakui oleh ACIO. Penerbangan ini harus langsung (*direct*), tidak berhenti atau melakukan transit kecuali keadaan darurat.



Gambar 2. Peta koridor khusus Malaysia di Kepulauan Natuna²⁵

²⁵ Kresno Buntoro, (2010), *An Analysis of Legal Issues Relating to Navigational Rights and Freedoms Through and Over Indonesian Waters*, 238

Koridor I Axis I, disebut Koridor Midai, yakni koridor yang menghubungkan Semenanjung Malaya dengan Laut Cina Selatan. Berada diantara Pulau Repong, Pulau Penghibur hingga Pulau Natuna Besar dan Pulau Natuna Selatan. Pesawat militer Malaysia diizinkan untuk melakukan maneuver, tetapi tidak untuk mengoperasikan senjatanya.

Koridor II Axis II, disebut sebagai Koridor Muri, koridor yang menghubungkan Singapura hingga ke Serawak, yang membentang antara Pulau Repong, Pulau Penghibur, Pulau Api hingga pulau Tanjung Datu. Pesawat sipil Malaysia berhak berkomunikasi radio dengan menggunakan gelombang yang berbeda dengan gelombang radio Indonesia dan mendapat panduan *Air Traffic System (ATC)* Malaysia sendiri²⁶.

Saat ini pelayanan informasi penerbangan (*Flight Information Services*) di ruang udara Indonesia dibagi menjadi FIR I, berada di Makasar Ujung Pandang dikelola oleh PT Angkasa Pura I. Wilayah layanannya mencakup 13 bandar udara yakni: Ngurah Rai (Bali), Selaparang (Mataram), Syamsudin Noor (Banjarmasin), Sepinggan (Balikpapan), Sam Ratulangi (Manado), Hasanudin

²⁶ Kresno Buntoro, (2010), *Perjanjian Perbatasan Natuna*, Jakarta, hal. 239

(Makassar), Pattimura (Ambon), Adi Sumarno (Solo), Adi Sutjipto (Yogyakarta), Ahmad Yani (Semarang), Juanda (Sidoarjo) dan Frans Kaesiepo (Biak).

Serta FIR II, berada di Jakarta dikelola oleh PT Angkasa Pura II. Wilayah layanannya meliputi Sultan Iskandar Muda (Banda Aceh), Kuala Namu (Medan), Syarif Kasim II (Pekanbaru), SM Badarudin II (Palembang), Husein Sastranegara (Bandung), Soekarno Hatta (Jakarta), Halim Perdana Kusuma (Jakarta) dan Supadio (Pontianak).²⁷

Pihak Pemerintah Indonesia sendiri pernah mengajukan kepada Pemerintah Singapura atas perundingan kembali Perjanjian FIR Indonesia-Singapura pada tahun 2009-2010 pada Kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Namun pihak Singapura berdalih bahwa sembari menunggu di sahkan Perjanjian tersebut oleh ICAO serta keberatan yang diajukan oleh Pihak negara ketiga dalam hal ini Malaysia, Singapura menganggap bahwa peninjauan kembali tidak perlu adanya sampai perjanjian tersebut disahkan oleh ICAO serta selesainya sengketa antara Indonesia dan Malaysia.

D. Penutup

Berdasarkan pembahasan diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Tinjauan Yuridis Mengenai Pengelolaan *Flight Information Region* (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau Oleh Singapura adalah akibat hukum dari Perjanjian Internasional antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Singapura dan Malaysia yaitu *Route AirNavigation Services* (RANS I, II, dan III) yang menyatakan tentang pengelolaan FIR wilayah udara atas Kepulauan Natuna dan Riau dimiliki oleh Singapura dan Malaysia telah disepakati para pihak, termasuk pemerintah Indonesia. Perjanjian ini telah difasilitasi oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang memberikan layanan navigasi kepada pesawat udara yang melintasi kawasan ruang udara diatas kepulauan Natuna dan Riau. Perluasan wilayah teritorial Indonesia berdasarkan Deklarasi Djuanda bukan merupakan perluasan wilayah berdasarkan suksesi, sehingga asas *rebus sic stantibus* tidak dapat dipergunakan untuk mengakhiri Perjanjian Internasional RANS, Indonesia tidak dapat mengambil alih pengelolaan FIR Kepulauan Natuna dan Riau berdasarkan asas ini.

Bahwa usaha Indonesia untuk mengembalikan pengelolaan FIR di ruang udara Kepulauan Natuna dan Riau melalui

²⁷ Dirjend Perhubungan Udara, (2005), *Zona Kerja FIR Indonesia*, Jakarta, cetakan III, hal.4

perundingan bilateral dengan Pihak Singapura dan Malaysia merupakan jalur terbaik. Mengenai pengelolaan FIR ruang udara Kepulauan Natuna dan Riau yang didelegasikan ke Singapura dan Malaysia tidak akan mengganggu pelaksanaan kedaulatan Indonesia pada wilayah daratan dan perairan Kepulauan Natuna dan Riau karena telah sesuai Konvensi Chicago 1944, yaitu dalam Ketentuan Annex 11 paragraf 2.1 yang memberikan dasar hukum yang kuat terhadap Perjanjian Flight Information Region yang menyatakan bahwa Negara Pihak akan menentukan wilayah yurisdiksi negara Pihak, bagian-bagian dari wilayah udara dan *aerodromes* dengan menyediakan pelayanan lalu lintas udara.

Pelayanan lalu lintas tersebut didirikan dan diberikan sesuai dengan ketentuan Annex 11 Konvensi Chicago 1944, kecuali bahwa, dengan kesepakatan bersama, Negara dapat mendelegasikan ke negara lain tanggung jawab untuk membangun dan menyediakan layanan lalu lintas udara, namun tetap harus mengindahkan segala ketentuan serta menghormati segala rute yang telah ditetapkan oleh Negara-Negara Kontrak dan di setujui oleh International Civil Aviation Organization (ICAO).

E. Daftar Pustaka

Buku

- Buntoro, Kresno, (2010), *Perjanjian Perbatasan Kepulauan Natuna*. Jakarta
- Diederiks-Verschoor, (1991), *Persamaan dan Perbedaan antar Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*. Jakarta: Sinar Grafika
- Dumoli, Damos Agusman, (2010). *Hukum Perjanjian Internasional Kajian Teori dan Praktik Indonesia*. Bandung: PT. Refika Aditama
- H, Martono K, (2007), *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Bagian Pertama. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Hidayat, Syarif, (2009), *Letak Geografis Indonesia*. Jakarta
- Ismijati, Siti Jenie, (2007), *Itikad Baik, Perkembangan dari Asas Hukum Khusus Menjadi Asas Hukum Umum di Indonesia*. Yogyakarta
- Komar, Mieke Kantaatmadja, (1976), *Pengantar Hukum Internasional*. Buku I. Bagian Umum. Bandung: Bina Cipta.
- Mauna, Boer, (2003), *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT. Alumnus
- Peter, Malanczuk, (1997), *Akehurt's Modern Introduction to*

- International Law*. Routledge: London and New York.
- Pramono, Agus, (Cetakan 1), (2011), *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa..* Bogor: Ghalia Indonesia.
- Sefriani, (Cetakan I), (2010), *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Suhaedi, Sam Adnawiria. 1968. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: PT. Alumni
- Sunggono, Bambang, (2006), *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Suryono, Edy, (1984), *Praktek Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia*, Bandung: Remadja Karya
- Thontowi, Jawahir, (2006), *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: Refika Aditama.
- Wayan, I Parthiana, (Cetakan I), (2002), *Hukum Perjanjian Internasional Bagian I..* Bandung: Mandar Maju.
- Wayan, I Parthiana, (Cetakan I), (2005), *Hukum Perjanjian Internasioanl Bagian II..* Bandung: Mandar Maju.
- Jurnal Ilmiah
- Bolli, Max Sabon, (2006), *Kongruensi Hak Atas Pembangunan, Pasal 33 UUD 1945 dan Tipe Negara Hukum serta Implikasinya Terhadap Tipe Negara Hukum Materiil*, Disertasi pada Pascasarjana Universitas Padjadjaran Bandung
- Hakim, Linggarwati, (2014), *Memorandum Akhir Tugas Direktur Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional*. Buku III. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional.
- Maryanto, IGN, (2003), *Konsepsi Penataan Ruang Udara FIR Indonesia Dalam Rangka mendukung Tugas TNI AU pada masa Mendatang*. Kertas karya Perorangan Sastra Jaya, Sekolah Staf dan Komando TNI AU.
- Peraturan Perundang-Undangan
- Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Pokok Agraria
- Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional
- Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996
- Convention On International Civil Aviation, Signed At Chicago, On 7 December 1944 (Chicago Convention 1944)
- Vienna Convention on the Law of Treaties at Vienna on 23 May 1969

Vienna Convention on the Law of Treaties
between States and International
Organizations or between
International Organizations Vienna,
21 March 1986

adopted by the Council prior to 13
March 2001 and supersedes, on 1
November 2001, all previous
editions of Annex 11. Chapter 2.1.1.

International Civil Aviation Organization,
Annex 11 to the Convention on
International Civil Aviation, This
edition incorporates all amendments

Website

www.nasional.kompas.com

www.depdagri.go.id