**BAB II**

**PERJANJIAN *FLIGHT INFORMATION REGION* (FIR) DAN *MILITARY TRAINING AGREEMENT* (MTA) INDONESIA-SINGAPURA**

1. **Hukum Udara**

Secara internasional belum ada kesepakatan baku atas pengertian hukum udara (*air law*). Istilah atau hukum udara sering kali digunakan dengan istilah hukum udara (*air law*) atau hukum penerbangan (*aviation law*) atau hukum navigasi udara (*air navigation law*) atau hukum transportasi udara (*air transportation law*) atau hukum penerbangan (*aerial law*) atau hukum aero-nautika (*aeronautical law*) atau hukum udara aeronautika (*air aeronautical law*).

Di tingkat internasional, hukum udara yang mengatur penerbangan militer dan sipil paling tidak sudah dijadikan landasan hukum yang utama bagi terciptanya keselamatan pemanfaatan ruang udara. Ketentuan hukum udara yang mengatur navigasi dan transportasi udara, baik untuk saat ini maupun pada masa lampau selalu diarahkan penerbangan sipil komersial atau sipil lainnya, di luar penerbangan oleh pesawat udara militer. Pada hakikatnya, hukum udara adalah keseluruhan peraturan hukum tertulis atau tidak tertulis yang merupakan tatanan satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang terkait dengan penerbangan. Hukum udara mengatur penerbangan pesawat udara berdasarkan pada paradigma konseptual yang harus mampu menciptakan perbedaan pengaturan bagi penerbangan pesawat udara sipil dan penerbangan udara militer.[[1]](#footnote-1)

1. **Sejarah Hukum Udara Internasional**

Berbeda dengan moda transportasi laut yang terlahir jauh sebelumnya, kelahiran moda transportasi udara, baru lahir sejak permulaan abad ke-17. Pada saat itu Fransisco de lana dan Galier mencoba mengembangkan model pesawat udara yang dapat terbang di atmosfer kemudian diikuti oleh Pater de Gusman di Lisbanon yang berhasil terbang di ruang udara dengan menggunakan udara yang dipanaskan, sedangkan Black berhasil terbang dengan balon yang diisi dengan zat air pada 1767 yang diikuti oleh Cavallo pada 1782. Black terbang juga dengan balon yang diisi dengan zat air pada 1767 yang diikuti oleh Cavello pada 1782. Black terbang juga dengan balon yang diisi dengan gas. Percobaan penerbangan tersebut dilanjutkan oleh Montgolfier bersaudara di Perancis dengan balon yang diisi dengan udara panas. Setelah berhasil percobaan-percobaan tersebut, Blanchard bersama Jaffies berhasil percobaan-percobaan tersebut dan akhirnya Blanchard bersama Jaffies berhasil terbang melintasi Selat Calais dengan menggunakan balon bebas pada 1785 yang pernah digunakan untuk perang Franco-Prusia tahun 1870-1871 untuk mengungsikan para pejabat negara. Sebenarnya jauh sebelum sebelum Perang Franco-Prusia, pada 1852 Giffard telah berhasil terbang dengan balon yang diberi mesin uap, kemudian pada 1884 Renard bersama Krebbs juga berhasil menciptakan sebuah balon dengan baling-baling bermesin listrik yang digerakkan dengan tenaga baterai dan terakhir Von Zepplin pada 1889 berhasil membuat balon bebas bermotor yang dapat dikemudikan dan berhasil terbang melintasi Danau Constance di Swiss pada 1900.

Tahun berikutnya Santos-Dumont berhasil terbang disekitar kota Paris. Sejak Fransisco de Lana pada 1870 sampai dengan 1889, Von Zepplin terbang dengan pesawat udara yang dikembangkan lebih ringan dari udara, sedangkan sejak lahir abad ke-19 Santos-Dumont mulai mengembangkan teknik pembuatan pesawat udara yang lebih berat dari udara, walaupun sebenarnya pemikiran demikian telah diimpikan sekitar abad ke-15. Pada awal ke-15 Sir George Cayley juga menciptakan model pesawat udara seperti pesawat terbang layang. Penerbangan balon udara dikembangkan lebih lanjut sehingga tercipta pesawat udara yang lebih berat dari udara yang untuk pertama kalinya Wright bersaudara berhasil terbang dengan menggunakan pesawat udara yang lebih berat dari udara di kota Kitty Hawk Amerika Serikat. Sejak penerbangan Wright bersaudara pada 1903 tersebut, telah terbukti bahwa dari udara maupun pesawat lebih berat dari udara. Penerbangan tersebut hanya mungkin dapat dilakukan pada ruang udara yang terdapat gas-gas udara.

Dalam perkembangannya pesawat udara yang lebih ringan dari udara maupun pesawat udara yang lebih berat dari udara dapat digunakan untuk berbagai keperluan seperti transportasi udara, keperluan komersial, keperluan militer bahkan dapat digunakan sebagai mata-mata, sehingga semakin menarik perhatian para ahli hukum udara internasional untuk meletakkan dasar hukum internasional. Pada saat itu, tahun 1900 praktis belum ada dasar hukum untuk mengatur penerbangan dengan jelas, karena itu pertama kalinya Prof. Ernest Nys dari Universitas Brussel berpendapat penerbangan tersebut perlu diatur dalam hukum udara yang merupakan cabang ilmu hukum. Hal itu ditemukan dalam laporannya kepada *Institute of International Law* pada 1902. Prof. Ernest Nys berpendapat yang menjadi masalah bukanlah status udaranya, melainkan menyangkut masalah penggunaan ruang udara (*space*) di mana terdapat udara. Ruangan tersebut adalah ruangan dimana terdapat udara yang dapat merupakan tenaga dorong pesawat udara sehingga dapat terbang. Adanya udara tempat penerbangan berlangsung tersebut membatasi lingkup berlakunya hukum udara.[[2]](#footnote-2)

1. **Sejarah Hukum Udara Nasional**

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan wilayah kepulauan dengan perbandingan 2:3 antara daratan dan perairan dimana kapal dan pesawat udara asing mempunyai hak lintas untuk melintasi alur laut yang telah ditetapkan. Hal ini sangat berpotensi terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat udara asing karena terbukanya ruang udara diatas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Untuk itu diperlukan adanya Undang-Undang Negara untuk mengantisipasinya baik ruang udara di wilayah ruang udara Indonesia secara keseluruhan maupun ruang udara diatas ALKI, kedaulatan negara di ruang udara, wilayah kedaulatan, zona tambahan, ZEE dan landas kontinen. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, pada Bab III Kedaulatan Atas Wilayah Udara pada: Pasal 4 menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia.

Sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Ketentuan dalam pasal ini hanya menegaskan mengenai kewenangan dan tanggung jawab negara Republik Indonesia untuk mengatur penggunaan wilayah udara yang merupakan bagian dari wilayah dirgantara Indonesia sedangkan mengenai kedaulatan atas wilayah Republik Indonesia secara menyeluruh tetap berlaku ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia.

Indonesia yang telah menjadi anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sejak 27 April 1950 telah menyempurnakan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 disusun dengan mengacu pada Konvensi Chicago 1944 dan memperhatikan kebutuhan pertumbuhan transportasi udara di Indonesia, karena itu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengatur kedaulatan atas wilayah udara Indonesia, pelanggaran wilayah kedaulatan, produksi pesawat udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, kelaikan dan pengoperasian pesawat udara, keselamatan dan keamanan wilayah udara, indepedensi investigasi kecelakaan pesawat udara, pembentukan majelis profesi penerbangan, lembaga penyelenggara pelayanan umum, berbagai jenis angkutan udara baik niaga berjadwal, tidak berjadwal maupun niaga dalam negeri maupun luar negeri, modal harus tetap berada pada warga negara Indonesia, persyaratan minimum mendirikan perusahaan penerbangan baru harus mempunyai 10 pesawat udara, 5 dimiliki dan 5 dikuasai, perhitungan tarif transportasi udara berdasarkan komponen tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi dan biaya tambahan, pelayanan bagi penyandang cacat, orang lanjut usia, anak dibawah umur, pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya (*dangerous goods*), ekspedisi dan keagenan, tanggung jawab pengangkut, konsep tanggung jawab pengangkut, asuransi tanggung jawab, tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga (*third parties liability*), tatanan kebandaraan dan lain-lain.[[3]](#footnote-3)

1. **Sumber Hukum Udara**
2. **Sumber Hukum Udara Nasional**

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan seluruh peraturan pelaksanaannya.

1. **Sumber Hukum Internasional**

Berdasarkan Pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional, antara lain menyatakan bahwa sumber hukum internasional terdiri dari atas *treaties*, *international custom*, *general principles of international law*, *judicial devisions and the writings of publicist*.

1. Mutilateral, biasanya dapat berupa konvensi (*convention*), *agreement*, atau *treaty*. Sebagai contoh: *Convention Relating to International Aerial Navigation, Paris 1919*; *International Air Transport Agreement, Chicago 1944*; *Treaty for the Extradition of Criminals and for Protection Againts Anarchism, Mexico 1902*.
2. *Bilateral Air Transport Agreement*. Jumlah perjanjian bilateral angkutan udara untuk seluruh dunia sampai posisi 3 Januari 2011 tidak kurang dari 2000 perjanjian bilateral. Pada saat ini, Indonesia telah mempunyai tidak kurang dari 67 perjanjian transportasi udara internasional.
3. Kebiasaan Internasional
4. Prinsip-Prinsip Hukum Umum
5. Ajaran Hukum (*Doctrine*)
6. **Landasan Hukum Udara Internasional**
7. **Konvensi Paris 1919**

Konvensi Paris 13 Oktober 1919 merupakan konvensi internasional yang ditandatangani pada tanggal 13 Oktober 1919 di Paris yang diikuti oleh 27 negara yang terdiri dari negara­negara sekutu, dan Amerika Latin. Konvensi ini mulai berlaku pada tanggal 11 Juli 1922 dan merupakan konvensi pertama mengenai pengaturan internasional secara umum mengenai penerbangan udara. Konvensi Paris ini dijalankan hanya dengan negara­negara yang menang Perang Dunia I dan negara yang merupakan bekas musuh hanya dapat menjadi negara pihak, itupun setelah terdaftar menjadi keanggotaan Liga Bangsa­Bangsa (LBB) atau atas keputusan 3 atau 4 negara anggota pada konvensi. Namun, pada tahun 1929 setelah direvisi dengan Protokol 15 Juli 1929 yang bertujuan untuk menerima keanggotaan Jerman dalam LBB, Konvensi Paris benar­benar menjadi konvensi yang bersifat umum karena sejak berlakunya Protokol tersebut tahun 1933, terdapat 53 negara telah menjadi pihak.

1. Rejim Udara Menurut pasal 1 konvensi, kedaulatan penuh dan ekslusif negara-negara anggota terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Kedaulatan ini terbatas oleh batas­batas wilayah negara tersebut, yaitu di mana suatu negara mempunyai kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayah negaranya saja dan kedaulatan ini tidak berlaku di wilayah luar negara tersebut. Sehingga, suatu negara hanya dapat melaksanakan kedaulatannya secara penuh hanya dalam wilayahnya. Kedaulatan teritorial suatu negara mencakup tiga dimensi, yaitu yang terdiri atas daratan, termasuk segala yang berada di dalam tanah tersebut dan yang terdapat di atas permukaan tanah tersebut, laut dan udara. Selain itu, pada pasal 2 konvensi setiap negara memperbolehkan untuk memutuskan hak lintas pesawat udara negara lain melintas di atas wilayahnya sesuai syarat­syarat yang dimuat dalam konvensi dan setiap negara boleh membatasi perlintasan di atas wilayahnya dengan alasan militer atau kepentingan keamanan publik. Dan pada pasal 3 konvensi mengizinkan pada setiap negara untuk melarang penerbangan pesawat-pesawat asing ataupun nasional di zona­zona tertentu di wilayahnya. Konvensi Paris 1919 juga membentuk Komisi Internasional yaitu suatu organisasi untuk mengawasi pelaksanaan dan pengembangan ketentuan­ketentuan yang terdapat di dalam konvensi.
2. Rejim Pesawat Udara Menurut konvensi Paris 1919, sistem setiap pesawat udara agar mendapatkan izin penerbangan harus mempunyai suatu kebangsaan tertentu. Sistem ini sesuai dengan logika konvensi yang didasarkan atas prinsip kedaulatan negara yang menyelenggarakan lalu lintas udara internasional atas dasar konvensional.

Dalam perkembangannya, Konvensi Paris 1919 banyak terjadi perubahan terhadap konvensi ini, dimulai dengan Protokol Tambahan tanggal 1 Mei 1920, kemudian pengaturan tanggal 14 Desember 1926, dan berakhir dengan Protokol 15 Juni 1929. Selain itu, Jerman juga mengajukan perubahan terhadap ketentuan­ketentuan yang telah ada yang dilakukan oleh Komisi Internasional Navigasi Udara dalam sidangnya di paris tanggal 10­15 Juni 1929.[[4]](#footnote-4)

1. **Konvensi Chicago 1944**

Konvensi Chicago merupakan konvensi yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional. Konvensi ini merupakan revisi dari konvensi Paris 1919, karena disebutkan kebebasan navigasi udara dalam Konvensi Paris merupakan hasil konvensi internasional yang diberikan kepada negara­negara penandatanganan konvensi. Konvensi Chicago ini diadakan di Chicago atas undangan Amerika Serikat dan dihadiri oleh 53 negara (tanpa Uni Soviet) pada tanggal 1 November­7 Desember 1944. Konvensi ini mulai berlaku tanggal 7 April 1947. Pada pasal 9 konvensi Chicago 1944 mengatur tentang area terlarang, yang merupakan modifikasi dari Konvensi Paris.[[5]](#footnote-5)

Konvensi Chicago merupakan sumber hukum dalam hal penerbangan internasional, konvensi ini ditandatangani di Kota Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 yang terdiri dari 96 Artikel.

* 1. Bab 1 mengatur tentang prinsip­prinsip umum dan penerapan konvensi
	2. Bab 2 mengatur tentang hak melintas (*flight over territory*)
	3. Bab 3 mengatur tentang kebangsaan pesawat (*nationality of aircraft*)
	4. Bab 4 mengatur tentang fasilitas navigasi udara
	5. Bab 5 dan 6 mengatur tentang standar internasional
	6. Bab 7 sampai 13 mengatur tentang struktur organisasi ICAO
	7. Bab 14 tentang transportasi udara internasional (meliputi bandara dan fasilitas navigasi udara)

Dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menegaskan “*the contracting parties recognize that every sovereign state has complete and exclusive sovereignity over the airspace above its territory”*. Konsekuensi prinsip kedaulatan di udara tersebut adalah tidak ada pesawat udara yang terbang di atau ke atau melalui ruang udara nasional negara anggota tanpa memperoleh izin terlebih dahulu, berapa pun tinggi atau rendahnya pesawat udara melakukan penerbangan. Di samping itu, berdasarkan prinsip kedaulatan di udara tersebut, pesawat udara asing bersama dengan awak pesawat udara, penumpangnya tetap harus mematuhi hukum dan regulasi nasional negara tempat pesawat udara tersebut melakukan penerbangan.

Lingkup yuridiksi teritorial suatu negara berdasarkan Konvensi Chicago 1944 adalah batas ke atas sampai tidak terbatas dan ke bawah pusat bumi, sepanjang dapat dieksploitasi. Secara hukum internasional (khususnya hukum udara) dan berlandaskan kepada doktrin kedaulatan, setiap negara berhak mengatur segala sesuatunya yang berkaitan dengan keamanan negaranya, keamanan penerbangan bagi setiap penerbangan udara di wilayahnya (Pasal 12 Konvensi Chicago 1944), karena memberi izin kepada pesawat udara asing di wilayah udara nasional membawa akibat beban dan kewajiban kepada si pemberi izin agar yang memberi formalitas tadi dapat menikmatinya secara nyaman.[[6]](#footnote-6)

1. **Organisasi Penerbangan Internasional**
	1. ***International Civil Aviation Organization* (ICAO)**

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau *International Civil Aviation Organization* (ICAO) adalah sebuah lembaga Perserikatan Bangsa-Bangsa. Lembaga ini mengembangkan teknik dan prinsip-prinsip navigasi udara internasional serta membantu perkembangan perencanaan dan pengembangan angkutan udara internasional untuk memastikan pertumbuhannya terencana dan aman. Dewan ICAO mengadopsi standar dan merekomendasikan praktik mengenai penerbangan, pencegahan gangguan campur tangan yang ilegal, dan pemberian kemudahan prosedur lintas negara untuk penerbangan sipil internasional. Assad Kotaite telah bertindak sebagai Presiden Dewan ICAO sejak 1976, tetapi akan mengundurkan diri pada Agustus 2006.[[7]](#footnote-7)

Hak prerogatif negara anggota ICAO adalah menyangkut hak penerbangan (*traffic right*). Konvensi Chicago 1944 mengatur penerbangan internasional tidak berjadwal dan penerbangan internasional berjadwal. Dalam penerbangan internasional tidak berjadwal, mendapat sedikit kelonggaran adapun untuk penerbangan internasional terjadwal harus tetap mendapat izin terlebih dahulu. Mengenai penerbangan internasional berjadwal, pesawat udara asing diberi hak yang sama dengan perusahaan penerbangan nasional dalam penggunaan fasilitas bandar udara dan navigasi penerbangan. Daerah terlarang (*prohibited area)* berlaku terhadap pesawat udara nasional, pesawat udara asing, baik berjadwal maupun tidak berjadwal.[[8]](#footnote-8)

ICAO menjadi badan khusus PBB sejak tanggal 13 Mei 1947, dan merujuk pada Pasal 64 *Chicago Convention* 1944. Pelopor dari pendiri ICAO ini adalah suatu organisasi yang disebut dengan PICAO (*Provotional International Civil Aviation Organization*). ICAO memiliki *the assembly* yang bertemu sekali dalam waktu tiga tahun. Anggotanya adalah negara­negara. Didalamnya juga terdapat *the council* yang dikenal dengan Komite Eksekutif Organisasi. *The Council* ini mempunyai tugas dalam hal­hal teknis, ekonomi dan hukum. Beberapa Komite juga telah dibentuk agar ICAO dapat menjalankan tugasnya dengan baik, antara lain:

* 1. Komite Navigasi Udara
	2. Komite Transportasi Udara
	3. Komite Pelayanan Navigasi Udara Bersama
	4. Komite Keuangan
	5. Komite atas pengaruh tindakan melawan hukum terhadap penerbangan sipil internasional dan fasilitasnya.[[9]](#footnote-9)
	6. ***International Air Transport Association* (IATA)**

IATA adalah organisasi privat yang beranggotakan perusahaan­perusahaan penerbangan. IATA pertama kali dibentuk oleh 6 perusahaan penerbangan pada tanggal 28 Agustus 1919, dengan nama Asosiasi Lalu Lintas Udara Internasional. Tujuan IATA antara lain:

1. Menciptakan suatu transportasi udara yang aman, teratur dan ekonomis untuk manfaat semua bangsa di dunia, serta untuk mempelajari masalah­masalah yang timbul dari suatu kegiatan penerbangan.
2. Untuk mengatur kolaborasi antar perusahaan penerbangan secara langsung atau tidak langsung di dalam suatu kerangka pelayanan transportasi internasional.
3. Bekerja sama dengan ICAO dan organisasi internasional lainnya.[[10]](#footnote-10)
4. **Kendali Udara Singapura di Indonesia**
5. **Negara Singapura**

Singapura nama resminya Republik Singapura adalah sebuah negara pulau di lepas ujung selatan Semenanjung Malaya, 137 *kilometre* (85 mil) di utara khatulistiwa di Asia Tenggara. Negara ini terpisah dari Malaysia oleh Selat Johor di utara, dan dari Kepulauan Riau, Indonesia oleh Selat Singapura di selatan. Singapura adalah pusat keuangan terdepan keempat di dunia dan sebuah kota dunia kosmopolitan yang memainkan peran penting dalam perdagangan dan keuangan internasional.

Singapura memiliki hubungan diplomatik dengan 175 negara, meski tidak menempatkan seorang komisi tinggi atau kedutaan di beberapa negara. Singapura adalah anggota dari Perserikatan Bangsa-Bangsa, Persemakmuran, ASEAN dan Gerakan Non-Blok. Atas alasan geografis yang jelas, hubungan dengan Malaysia dan Indonesia adalah yang terpenting tetapi politik domestik tiga negara sering mengancam hubungan mereka.

*Economist Intelligence Unit* dalam "Indeks Kualitas Hidup" menempatkan Singapura pada peringkat satu kualitas hidup terbaik di Asia dan kesebelas di dunia. Singapura memiliki cadangan devisa terbesar kesembilan di dunia. Negara ini juga memiliki angkatan bersenjata yang maju. Setelah PDB-nya berkurang -6.8% pada kuartal ke-4 tahun 2009, Singapura mendapatkan gelar pertumbuhan ekonomi tercepat di dunia, dengan pertumbuhan PDB 17.9% pada pertengahan pertama 2010.

Singapura terdiri dari 63 pulau, termasuk daratan Singapura. Pulau utama sering disebut Pulau Singapura tetapi secara resmi disebut Pulau Ujong (Melayu: berarti pulau di ujung daratan (semenanjung). Terdapat dua jembatan buatan menuju Johor, Malaysia: Johor–*Singapore Causeway* di utara, dan Tuas *Second Link* di barat. Pulau Jurong, Pulau Tekong, Pulau Ubin dan Pulau Sentosa adalah yang terbesar dari beberapa pulau kecil di Singapura. Titik alami tertinggi adalah Bukit Timah *Hill* dengan tinggi 166 m (545 ft). Singapura memiliki banyak proyek reklamasi tanah dengan tanah diperoleh dari bukit, dasar laut, dan negara tetangga. Hasilnya, daratan Singapura meluas dari 5,815 km2 (2,245.2 sq mi) pada 1960-an menjadi 704 km2 (271.8 sq mi) pada hari ini, dan akan meluas lagi hingga 100 km2 (38.6 sq mi) pada 2030.

Singapura adalah hub penerbangan untuk kawasan Asia Tenggara dan perhentian untuk rute Kangguru antara Australasia dan Eropa. Bandar Udara Changi Singapura memiliki jaringan seluas 80 maskapai penerbangan yang menghubungkan Singapura ke 200 kota di 68 negara. Bandara ini telah dimasukkan sebagai salah satu bandara internasional terbaik oleh berbagai majalah perjalanan internasional, termasuk sebagai bandara terbaik di dunia untuk pertama kalinya oleh Skytrax pada tahun 2006. Bandar Udara Changi saat ini memiliki tiga terminal penumpang. Terdapat juga sebuah terminal bertarif rendah, yang melayani maskapai bertarif rendah Tiger *Airways* dan Cebu Pacific. Maskapai penerbangan nasionalnya ialah *Singapore Airlines* (SIA), maskapai yang paling banyak mendapatkan penghargaan di dunia. Bandar Udara Changi Singapura diswastanisasikan pada tahun 2009 dan saat ini dimiliki sepenuhnya oleh Changi Airport Group.[[11]](#footnote-11)

Meski ukurannya kecil, Singapura memiliki salah satu pasukan militer paling maju di Asia Tenggara. Kementerian Pertahanan yang saat ini dipimpin oleh Menteri Teo Chee Hean, mengawasi Angkatan Darat Singapura, Angkatan Laut Republik Singapura dan Angkatan Udara Republik Singapura yang seluruhnya disebut sebagai Angkatan Bersenjata Singapura, bersama perusahaan relawan swasta sebagai pembantu. Kepala Pasukan Pertahanan Singapura adalah Letnan Jenderal Neo Kian Hong. Kekuatan Udara Singapura, yaitu:

1. Pesawat serbu: F-15SG, AH-64D
2. Pesawat tempur: F-16C/D
3. Pesawat penyergap: F-5S/T
4. Pesawat patroli: E-2C, G550 AEW&C, Fokker 50 ME2
5. Pesawat pengintai: RF-5S
6. Pesawat latih: M346, PC-21, TA-4SU, EC120
7. Pesawat pengangkut: KC-130B & C-130H, Fokker 50 UTL, KC-135R, CH-47D/SD, Super Puma.[[12]](#footnote-12)
8. **Kontrol Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Control*)**

Bila ditarik ke belakang, sejarah *air traffic control* mungkin dimulai 2 dekade setelah Wright bersaudara menemukan pesawat pada tahun 1903. Tidak lama setelah Perang Dunia Pertama (PD I) berakhir orang mulai menyadari bahwa pesawat terbang memiliki potensi keuntungan dan komersial. Pada saat inilah beberapa perusahaan penerbangan komersial terbentuk. Pada akhir tahun 1920, telah terdapat beberapa perusahaan penerbangan komersial di Eropa seperti KLM di Belanda, dua perusahaan penerbangan Perancis, satu di Belgia, dan delapan di Inggris.

Tahun 1922 setelah terjadi *minor collision* di Bandara Croydon, London, pihak  *Directorate General of Civil Aviation* (DGCA) Inggris mengeluarkan NOTAM 62/1922 yang isinya memberitahukan kepada Pilot yang akan berangkat untuk mendapat urutan keberangkatan dan sinyal sebagai izin *take off* dari ‘*controller*’. Sinyal ini adalah lambaian bendera merah. Segera setelah ditemukan bahwa bendera ini tidak dapat terlihat pada beberapa tempat di Croydon karena memiliki *slope* miring pada satu sisi, posisi bendera ini dipindahkan ke salah satu balkon pada gedung tertinggi. Pada bulan Juli 1922 di Croydon dibangun sebuah tempat observasi yang sekelilingnya bermaterial kaca. Bangunan ini sebenarnya dimaksudkan untuk menguji arah peralatan komunikasi nirkabel. Selanjutnya, ‘*tower*’ ini menjadi pusat komunikasi bagi seluruh penerbangan di bandara Croydon. Sang operator menusukkan pin pada peta yang tersedia tidak lama setelah menerima laporan posisi pesawat dan berdasarkan perhitungannya sendiri, menjalankan pin tersebut sesuai dengan rute pesawat yang bersangkutan.

Apabila diperkirakan dua pesawat akan saling melewati, sang operator akan menginformasikan hal tersebut kepada pilot. Inilah lahirnya ‘*Advisory Service*’ yang pertama. Selanjutnya pada NOTAM 109/1924 mengenai peraturan untuk *take off* berbunyi “*When the aircraft is visible from the control tower, permission to depart will be given from the tower*…”. Inilah pertama kali terminologi *control tower* dipakai. Pada tahun 1926 sistem pengendalian lalu lintas udara mendapat nama baru yaitu *Wireless Traffic Control* dan petugasnya disebut *Control Officers*. Mulai saat itu terminologi ‘*control*’ secara resmi digunakan, tetapi hubungan Pilot/*Controller* masih berupa *gentlements agreements*. Hal ini berubah pada tahun 1927 saat disepakati bahwa *controller* tidak hanya memberi informasi pada pilot mengenai keberadaan *traffic* lain, tetapi berhak memberikan arah terbang (*direction*) untuk menghindari traffic lawan.

Berikut ini adalah tujuan pelayanan lalu lintas udara yang diberikan oleh ATC berdasarkan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) bagian 170:

1. Mencegah tabrakan antarpesawat
2. Mencegah tabrakan antarpesawat di area pergerakan rintangan di area tersebut
3. Mempercepat dan mempertahankan pergerakan lalu lintas udara
4. Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi pengaturan lalu lintas udara
5. Memberitahukan kepada organisasi yang berwenang dalam pencarian pesawat yang memerlukan pencarian dan pertolongan sesuai dengan organisasi yang dipersyaratkan

Atau disebut dengan istilah 5 *objective* of ATS dalam dokumen ICAO Annex 11 tentang *Air Traffic Service*:

1. *Prevent collisions between aircraft*
2. *Prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstructions on that area*
3. *Expedite and maintain an orderly flow of air traffic*
4. *Provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights*
5. *Notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required* [[13]](#footnote-13)

Sesuai dengan tujuan pemberian *Air Traffic Services*, Annex 11, *International Civil Aviation Organization* (ICAO), 1998, Pelayanan Lalu Lintas Udara terdiri dari 3 (tiga) layanan, yaitu:

1. Pelayanan Pengendalian Lalu Lintas Udara (*Air traffic control service*), pada ruang udara terkontrol/*Controlled Airspace* terbagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu:
2. *Aerodrome Control Service*

Memberikan layanan *Air Traffic Control Service*, *Flight Information Service*, dan *Alerting Service* yang diperuntukkan bagi pesawat terbang yang beroperasi atau berada di bandar udara dan sekitarnya (*vicinity of aerodrome*) seperti *take off*, *landing*, *taxiing*, dan yang berada di kawasan *manoeuvring area*, yang dilakukan di menara pengawas (*control tower*). Unit yang bertanggung jawab memberikan pelayanan ini disebut *Aerodrome Control Tower* (ADC).

1. *Approach Control Service*

Memberikan layanan *Air Traffic Control Service*, *Flight Information Service*, dan *Alerting Service*, yang diberikan kepada pesawat yang berada di ruang udara sekitar bandar udara, baik yang sedang melakukan pendekatan maupun yang baru berangkat, terutama bagi penerbangan yang beroperasi terbang instrumen yaitu suatu penerbangan yang mengikuti aturan penerbangan instrumen atau dikenal dengan *Instrument Flight Rule* (IFR). Unit yang bertanggung jawab memberikan pelayanan ini disebut *Approach Control Office* (APP).

1. *Area Control Service*

Memberikan layanan *Air Traffic Control Service*, *Flight Information Service*, dan *Alerting Service*, yang diberikan kepada penerbang yang sedang menjelajah (*en-route flight*) terutama yang termasuk penerbangan terkontrol (*controlled flights*). Unit yang bertanggung jawab memberikan pelayanan ini disebut *Area Control Centre* (ACC).

1. Pelayanan Informasi Penerbangan (*Flight Information Service*)

*Flight Information Service* adalah pelayanan yang dilakukan dengan memberikan berita dan informasi yang berguna dan bermanfaat untuk keselamatan, keamanan, dan efisiensi bagi penerbangan.

1. Pelayanan keadaan darurat (*Alerting Service*)

Pelayanan keadaan darurat adalah pelayanan yang dilakukan dengan memberitahukan instansi terkait yang tepat, mengenai pesawat udara yang membutuhkan pertolongan *search and rescue* unit dan membantu instansi tersebut, apabila diperlukan.[[14]](#footnote-14)

1. **Perjanjian Ruang Udara Indonesia-Singapura**
2. ***Flight Information Region* (FIR)**

Dalam penerbangan, wilayah informasi penerbangan atau *Flight Information Region* (FIR) adalah wilayah ruang udara tertentu yang menyediakan layanan informasi penerbangan dan layanan peringatan. FIR adalah pembagian ruang udara terbesar yang masih digunakan saat ini. FIR sudah ada sejak 1947. Setiap bagian atmosfer Bumi adalah bagian dari sebuah FIR. Ruang udara negara-negara kecil dicakup oleh satu FIR, ruang udara negara-negara besar dibagi lagi menjadi beberapa FIR regional.

Sejumlah FIR melintasi ruang udara darat beberapa negara. Ruang udara laut dibagi menjadi Wilayah Informasi Laut (*Oceanic Information Region*) dan diserahkan kepada otoritas pengendali yang paling dekat dengan wilayah itu. Pembagian wilayah dilakukan melalui perjanjian internasional lewat *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Tidak ada ukuran standar untuk FIR. FIR itu urusan administratif negara yang dicakupnya. Kadang-kadang ada pembagian FIR vertikal yang ruang udara bawahnya tidak berubah nama, namun ruang udara di atasnya diberi nama Wilayah Informasi Atas.

Layanan informasi dan peringatan merupakan layanan lalu lintas udara paling dasar, menyediakan informasi yang penting untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan dan memperingatkan otoritas terdekat seandainya ada pesawat yang mengalami kondisi darurat. Layanan ini tersedia untuk semua pesawat melalui FIR. Layanan saran dan pengawas lalu lintas udara yang lebih tinggi tersedia di ruang udara tertentu di dalam FIR atau kelas bagian ruang udara menurut ICAO (sesuai peraturan nasional). Layanan tersebut disediakan oleh otoritas yang cocok dan peralatannya lengkap.[[15]](#footnote-15)

Pengendalian lalu lintas udara di dua wilayah FIR (*Flight Information Region*), yakni FIR Jakarta dan FIR Makassar, dibantu FIR Singapura untuk sektor A, B dan C (wilayah di atas Batam, Matak dan Natuna) yang diratifikasi Pemerintah Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996. Untuk sektor A, Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pelayanan navigasi dari permukaan laut hingga ketinggian 37 ribu kaki. Di sektor B, pendelegasian meliputi pemukaan laut hingga ketinggian tak terbatas. Sektor C, ditetapkan sebagai wilayah abu-abu (tidak termasuk dalam perjanjian, karena masih terkait persoalan perbatasan dengan Malaysia). Di sektor A, FIR Singapura mendapat mandat untuk mengutip jasa navigasi penerbangan sipil *Route Air Navigation Services* (RANS) atas nama pemerintah Indonesia, untuk selanjutnya diserahkan kepada Pemerintah Indonesia. untuk wilayah sektor B dan C tidak dikenai RANS *Charge* karena masih membutuhkan pembahasan lebih lanjut dengan berbagai pihak.

Awal diserahkannya kontrol FIR Indonesia kepada Singapura, pada saat pertemuan ICAO, Maret tahun 1946 di Dublin, Irlandia. Karena saat itu Indonesia baru merdeka sehingga tidak hadir pada pertemuan tersebut. Dasar hukum diserahkannya pengendalian sebagian wilayah udara Indonesia pada Singapura, yakni Annex 11 Konvensi Chicago 1944, tentang *Air Traffic Services* – *Air Traffic Control Service*, *Flight Information Service* and *Alerting Service*; dan Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa “*Each contracting state understake, so far as it may practicable to*:

1. *Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practies recommended or established from time to time, pursuant to this convention*
2. *Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention*
3. *Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this convention.*



Gambar 1 Peta Area *Flight Information Region*

FIR Singapura, berdasarkan pada persetujuan antara pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura tentang Penataan Kembali Batas Penerbangan Region/FIR Singapura dan FIR Jakarta pada tanggal 21 September 1995 pasal 2 yang menyatakan bahwa: Kontrol delegasi Indonesia di wilayah udara Kepulauan Riau dilakukan oleh Singapura (pada saat itu hanya disebut Natuna). Persetujuan bilateral ini berakhir setelah 5 tahun. Jika dihitung persetujuan Indonesia-Singapura tersebut berakhir pada 21 September 2000, tetapi sampai sekarang wilayah udara Indonesia di atas kepulauan Riau masih dikendalikan oleh Singapura.[[16]](#footnote-16)

1. ***Military Training Agreement* (MTA)**

*Military Training Agreement* (MTA) adalah kerja sama militer antara Indonesia dan Singapura yang dibuat untuk penggunaan beberapa wilayah udara Indonesia di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Perjanjian ini merupakan wujud kerjasama yang bersifat mutualisme, dimana Indonesia memiliki wilayah yang luas memberikan kewenangan kepada Singapura untuk digunakan sebagai tempat latihan militer dan Singapura sebagai *leader* di bidang ekonomi maupun persenjataan militer dengan kemajuan teknologinya akan memberikan bantuan baik pelatihan personel militer ataupun pembangunan sarana dan prasarana latihan militer bagi Indonesia.

Semenjak tanggal 21 September 1995, dengan ditandatanganinya *agreement* antara pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Menhankam RI kala itu yaitu Jenderal TNI (Purn) Edi Sudrajat dan pemerintah Singapura yang diwakili oleh menteri pertahanannya kala itu, Dr. Tony Tan, maka Indonesia telah dengan sah secara hukum menyerahkan sebagian dari wilayah kedaulatanya untuk digunakan sebagai daerah latihan militer oleh militer *Republic of Singapore*.

Namun, dalam beberapa kesempatan perpanjangan perjanjian ini, TNI AU banyak disalahkan karena dilihat banyak memihak Singapura, sedangkan TNI AD dan AL yang notabene tidak banyak menikmati hasil dari kerjasama ini menjadi oposisi yang sangat menentang dilanjutkanya perjanjian ini. Banyak hal yang membuat TNI AU sedikit lebih lunak dibandingkan dengan kedua saudara matranya. Salah satu sebabnya adalah peran Singapura yang sangat vital dalam mendukung keberlangsungan suku cadang pesawat-pesawat tempur TNI AU yang dilanda krisis suku cadang akibat embargo yang dilancarkan Amerika. Selain itu TNI AU juga sangat terbantu dengan pembangunan sarana dan prasarana yang telah dibangun oleh Singapura di Indonesia seperti fasilitas ACMR (*Air Combat Maneuver Range*) di Pangkalan Udara Pekanbaru. Fasilitas ini sangat diperlukan bagi penerbang-penerbang tempur TNI AU dalam melaksanakan latihan pertempuran udara modern.

Sesuai perjanjiannya, MTA ini akan diperbaharui setelah 5 tahun atau berakhir pada tahun 2001 yang lalu namun masih diperpanjang hingga 2006. Setelah itu upaya perpanjangan perjanjian tersebut terus diupayakan oleh Singapura namun mendapat banyak tentangan dari Indonesia yang menuntut memasukan masalah ekstradisi para koruptor yang melarikan uang Negara ke Singapura kedalam perjanjian baru, yaitu DCA (*Defence Cooperation Agreement*) yang juga membahas masalah MTA ini. Perjanjian ini beku dan yang tersisa adalah perjanjian pengontrolan sebagian wilayah udara Indonesia (area Bravo dan Alfa) oleh *controller* Singapura (Changi *Airport*) yang merupakan *international hub*.[[17]](#footnote-17)

Sejak itu, Singapura berhak menggunakan dua wilayah udara Indonesia untuk kepentingan militer mereka, yakni MTA 1 dan MTA 2. MTA 1 membentang dari barat daya Singapura hingga Tanjungpinang dan utara Pulau Bintan, Kepulauan Riau. Di utara Bintan itulah Ketut sering melihat pesawat-pesawat tempur Singapura berlatih hingga kini ketika masa berlaku MTA telah habis. Sementara MTA 2 membentang mulai timur Singapura sampai Kepulauan Natuna yang juga masuk Kepulauan Riau. Di MTA 1, Singapura dapat menerbangkan 15 pesawat tempur per hari. Dalam jangka waktu 24 jam, jumlah penerbangan Angkatan Udara negara itu tak boleh lebih dari 40. Di MTA 2, Singapura tidak boleh menerbangkan lebih dari 20 pesawat tempur per hari. Jumlah penerbangan dibatasi 60 kali dalam 24 jam.



Gambar 3 Peta Area *Military Training Agreement*

Perjanjian MTA ini memiliki dua aturan penting lain. Pasal 3 mengatur, pesawat tempur Singapura yang masuk ke dua area militer itu akan diatur oleh ATC Singapura. Sementara Pasal 5 mengatur kesepakatan ini hanya berlaku selama lima tahun. Saat kesepakatan MTA berakhir tahun 2001, Soeharto tak lagi menjabat. Kelanjutan MTA pun jadi abu-abu. Ini yang jadi pangkal persoalan perang urat saraf Indonesia-Singapura di udara. Enam tahun kemudian, April 2007 bertempat di Tampaksiring, Bali, Indonesia dan Singapura kembali membuat kesepakatan hampir serupa. Kali ini diberi nama Perjanjian Kerja Sama Pertahanan atau DCA (*Defence Cooperation Agreement*).

1. ***Defence Cooperation Agreement* (DCA)**

*Defence Cooperation Agreement* adalah kerjasama di bidang pertahanan dan keamanan yang dilakukan oleh Indonesia dan Singapura. Kerjasama ini juga merupakan wujud dari kepentingan Singapura yang membutuhkan wilayah untuk melatih militernya. DCA ini muncul ketika Indonesia mendesak Singapura untuk meratifikasi Perjanjian Ekstradisi yang sudah diinginkan oleh Indonesia sejak 30 tahun. Seperti yang kita ketahui, Perjanjian Ekstradisi antara Indonesia dengan Singapura sudah ditandatangani sejak 27 April 2007 yang lalu. Namun, Singapura masih belum bersedia untuk meratifikasi, dan juga terkesan menunda-nunda proses ratifikasi Perjanjian Ekstradisi tersebut. Isi Perjanjian Pertahanan dan Kemananan (*Defence Cooperation Agreement*) ini adalah sebagai berikut:

1. Singapura menentukan sendiri wilayah Indonesia mana yang menjadi tempat latihan bersama antara Indonesia dengan Singapura
2. Singapura seringkali melanggar batas wilayah yang sudah ditetapkan oleh Indonesia dalam Perjanjian Pertahanan dan Keamanan antar kedua negara
3. Singapura melibatkan pihak ketiga dalam latihan militernya di wilayah kedaulatan Indonesia tanpa izin dari pihak Indonesia
4. Perjanian Pertananan dan Kemananan ini menurut pihak Indonesia terlalu lama masa perjanjiannya yaitu selama 25 tahun kedepan. [[18]](#footnote-18)

Perjanjian Kerja Sama Pertahanan atau DCA (*Defence Cooperation Agreement*). Saat itu Indonesia diwakili oleh Menteri Pertahanan Juwono Sudarsono dan Singapura oleh Menteri Pertahanan Teo Chee Hean. DCA mengatur lebih banyak hal dibanding MTA. Perjanjian baru ini mengikat kedua negara pada enam ruang lingkup, salah satunya mengatur akses bersama pada wilayah dan fasilitas latihan tempur tertentu. Pasal 3 huruf b DCA menyatakan, Indonesia akan mengizinkan Angkatan Udara Singapura untuk melaksanakan pengecekan teknis dan kelaikan terbang, serta berlatih terbang di wilayah udara Indonesia yang disebut Alpha Satu.

Pesawat tempur Singapura juga diizinkan berlatih di wilayah Indonesia yang disebut Alpha Dua. Kapal perang Singapura bahkan diperbolehkan melakukan manuver laut dan berlatih dengan peluru tajam di kedua area tersebut, termasuk di wilayah yang disebut Area Bravo. Selain itu, Angkatan Laut Singapura diizinkan melakukan latihan tembak dengan peluru kendali sebanyak empat kali dalam setahun di Area Bravo. Semua itu dapat dilakukan Singapura jika telah mendapat persetujuan Tentara Nasional Indonesia.



Gambar 4 Peta Area *Defence Cooperation Agreement*

Empat bulan usai pertemuan pemerintah RI dan Singapura soal DCA ini, mantan Kepala Staf Angkatan Udara Marsekal Purnawirawan Chappy Hakim mengemukakan kekhawatirannya. Ia mengungkit kerugian Indonesia ketika MTA diterapkan. Menurut Chappy, MTA saja kerap mengganggu penerbangan domestik RI, sebab wilayah udara yang mestinya dapat dilintasi pesawat-pesawat Indonesia jadi digunakan Singapura untuk berlatih militer. Akibatnya pesawat sipil harus mencari jalan memutar lebih jauh. Kerugian dirasa akan lebih banyak jika DCA diratifikasi Indonesia. Pada akhirnya DCA urung diimplementasikan karena Dewan Perwakilan Rakyat selaku lembaga legislatif RI serta menolak untuk meratifikasinya. Berdasarkan konstitusi dan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, ratifikasi perjanjian internasional harus melalui DPR. DPR menganggap Singapura terlalu banyak diuntungkan dengan hak-hak istimewa yang diberikan Indonesia.[[19]](#footnote-19)

1. Agus Pramono, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2011, hlm. 7 [↑](#footnote-ref-1)
2. Ade A.Y Marbun, “Prinsip antara Hukum Udara Internasional dan Hukum Udara Nasional”, dalam <http://ademarbun.blogspot.co.id/2012/11/prinsip-antara-hukum-udara-nasional-dan.html> diakses 27 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-2)
3. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-3)
4. Jey Ghafez, “Hukum Udara”, dalam <http://arvinradcliffe.blogspot.co.id/2012/05/hukum-udara.html> diakses 27 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-4)
5. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-5)
6. Agus Pramono, *Op. Cit.*, hlm. 13 [↑](#footnote-ref-6)
7. Wikipedia, “Organisasi Penerbangan Sipil Internasional”, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Organisasi_Penerbangan_Sipil_Internasional> diakses 28 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-7)
8. Agus Pramono, *Op. Cit.* hlm. 14 [↑](#footnote-ref-8)
9. Sukiman Palumbai, “Sejarah dan Sumber Hukum Udara”, dalam <http://menarailmuku.blogspot.co.id/2012/12/sejarah-dan-sumber-hukum-udara-air-law.html> diakses 27 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-9)
10. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-10)
11. Wikipedia, “Singapura”, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Singapura> diakses 28 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-11)
12. Wikipedia, “Angkatan Udara Republik Singapura”, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Angkatan_Udara_Republik_Singapura> diakses 13 Februari 2016 [↑](#footnote-ref-12)
13. Wikipedia, “Pemandu Lalu Lintas Udara”, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Pemandu_lalu_lintas_udara> diakses 28 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-13)
14. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-14)
15. Wikipedia, “Wilayah Informasi Penerbangan”, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Wilayah_informasi_penerbangan> diakses 28 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-15)
16. “FIR (Flight Information Region) di Wilayah Udara Indonesia”, dalam <http://fhukum.unpatti.ac.id/artikel/hukum-internasional/358-fir-flight-information-region> diakses 29 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-16)
17. Wastum Conda, “Military Training Area (MTA), Dimana ‘Kedaulatan’ Kita?”, dalam <https://wastumconda.wordpress.com/2010/07/08/military-training-area-mta-dimana-kedaulatan-kita/> diakses 29 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-17)
18. “*Defence Cooperation Agreement* Indonesia”, dalam <http://pengantardiplomasi.blogspot.co.id/2010/05/defence-cooperation-agreement-indonesia.html> diakses 11 Februari 2016 [↑](#footnote-ref-18)
19. Abraham Utama, Anggi Kusumadewi & Gilang Fauzi , “Sengkarut Area Militer Singapura di Langit Indonesia”, dalam <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004172628-20-82700/sengkarut-area-militer-singapura-di-langit-indonesia/> diakses 29 Januari 2016 [↑](#footnote-ref-19)