
KEDAULATAN WILAYAH UDARA INDONESIA DALAM ASPEK HUKUM NASIONAL DAN INTERNASIONAL (Studi Kasus Pesawat Sipil Tanpa Izin dan Pesawat Tempur di Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia)

Chandra Muliawan

*Fakultas Hukum Universitas Malahayati
Jl. Pramuka No.27, Kemiling, Bandar Lampung, Lampung 35152, Indonesia
chandra.muliawan.sh@gmail.com*

Syofia Gayatri

*Fakultas Hukum Universitas Lampung
Jl. Prof. Dr. Ir. Sumantri Brojonegoro No.1 Rajabasa, Bandar Lampung, Lampung 35141, Indonesia
syofia95gayatri@gmail.com*

Hendi Gusta Rianda

*Fakultas Hukum Universitas Lampung
Jl. Prof. Dr. Ir. Sumantri Brojonegoro No.1 Rajabasa, Bandar Lampung, Lampung 35141, Indonesia
hendigustarianda@gmail.com*

Info Artikel

|Submitted: 22-03-2022

|Revised: 28-05-2022

|Accepted: 08-06-2022

How to cite: Chandra Muliawan, Syofia Gayatri, Hendi Gusta Rianda, “Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia Dalam Aspek Hukum Nasional Dan Internasional”, *Tirtayasa Journal of International Law*, Vol. 1 No. 1, (June, 2022)”, hlm. 1-18.

ABSTRACT:

This study aims to analyze the conceptions and regulations of national and international law regarding the sovereignty of airspace in Indonesia which several times threatens Indonesia's sovereignty. The incident analyzed was a civil aircraft flight without a permit on October 22, 2014 and was outside the Indonesian Archipelago Sea Route in the Sulawesi area, then there was also a fighter plane thought to belong to the United States which carried out a maneuver in the Indonesian Exclusive Economic Zone on April 6, 2021 in west of the Natuna Islands. Research in this writing uses a normative juridical research method with a conceptual approach and statutory approach (statute approach) which is then presented descriptively-analytically. The results of the analysis obtained are first, there is disharmony of laws and regulations related to action in airspace violations committed by foreign aircraft without permission between the Indonesian National Air Force and the Ministry of Transportation, and the non-application of sanctions as mandated by Law Number 1 of 2009 concerning Aviation and Government Regulation Number 14 of 2018 concerning Safeguarding the Airspace of the Republic of Indonesia, causing disparities in budgeting and implementation in maintaining territorial sovereignty in the air, secondly, the absence of both national and international legal instruments that prohibit combat aircraft activities or military activities carried out by a countries in the territory of the Indonesian Exclusive Economic Zone, so the need for the government to issue policies in the form of regulations regarding the Indonesian Exclusive Economic Zone so that there is a ban on military activities in the Indonesian Exclusive Economic Zone, both in regions of Indonesia water or air.

Keywords: *Conception, Regulation, Air Sovereignty, Indonesia*

ABSTRAK:

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mengenai konsepsi dan peraturan hukum nasional maupun internasional mengenai kedaulatan wilayah udara di Indonesia yang beberapa kali mengancam kedaulatan Indonesia. Peristiwa yang dianalisis adalah penerbangan pesawat sipil tanpa izin pada 22 Oktober 2014 dan berada di luar jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) di daerah Sulawesi, kemudian ada pula pesawat tempur yang di duga milik Amerika Serikat yang melakukan manuver di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia pada 6 April 2021 di sebelah barat Kepulauan Natuna. Penelitian dalam penulisan ini menggunakan metode penelitian secara yuridis normatif dengan pendekatan konseptual dan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) yang kemudian disajikan secara deskriptif-analitis. Hasil analisis yang didapat adalah pertama, adanya disharmonisasi peraturan perundang-undangan terkait penindakan dalam pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat asing tanpa izin antara TNI AU dan Kementerian Perhubungan, serta tidak dijalandkannya sanksi yang merupakan amanat UU Penerbangan dan PP Pamwilub sehingga menyebabkan disparitas penganggaran dan pelaksanaan dalam menjaga kedaulatan wilayah di udara, kedua, tidak adanya instrumen hukum baik nasional maupun internasional yang melarang aktifitas pesawat tempur maupun aktifitas militer yang dilakukan oleh suatu negara di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, sehingga perlunya pemerintah mengeluarkan kebijakan berupa pengaturan tentang ZEE Indonesia agar adanya larangan aktifitas militer di wilayah ZEE Indonesia baik di daerah perairannya maupun udara.

Kata Kunci: Konsepsi, Pengaturan, Kedaulatan Udara, Indonesia

A. Pendahuluan

Pada konteks ketatanegaraan bahwa yang dapat dikatakan sebagai negara yang berdaulat terdapat beberapa syarat yang harus dipenuhi diantaranya adalah terdapatnya suatu wilayah, rakyat, dan pemerintahan yang berdaulat serta tambahannya adalah memiliki hubungan dengan negara lain, hal tersebut sebagaimana yang sudah disepakati dan ditetapkan dalam Konvensi Montevideo 1933.¹ Konsep kedaulatan dari suatu negara merupakan suatu keharusan, salah satunya adalah mengenai kedaulatan wilayah dari negara tersebut. Kedaulatan wilayah yang dimaksud adalah berkuasa atas laut, udara, dan daratan yang berada dalam kekuasaan negara tersebut. Sehingga dengan demikian negara yang berdaulat adalah negara yang bebas dari kekuasaan negara lain serta memiliki kekuasaan tertinggi (*supreme authority*), atau dengan kata lain bukan bagian dari imperialisme dan kolonialisme. Maka negara yang berdaulat juga bebas dalam melakukan segala hal yang ada dalam wilayahnya, namun harus tetap memperhatikan ketentuan instrumen hukum yang berlaku.

Indonesia sendiri merupakan negara yang berdaulat dan memiliki hak dan kekuasaan penuh terhadap wilayahnya baik laut, udara, maupun daratan. Terlebih Indonesia merupakan pencetus lahirnya konsep negara kepulauan (*Archipelago State*) dengan adanya deklarasi

¹ Baiq Setiani, "Konsep Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Udara Asing," *Jurnal Konstitusi*, 2017, Vol. 14, No. 3, hlm. 489-510.

Juanda 1957 yang kemudian dituangkan dalam Konvensi Hukum Laut Internasional tahun 1982 atau *United Nation Convention of Law of the Sea* (UNCLOS 1982). Bahkan sebelum adanya Deklarasi Juanda 1957 dan UNCLOS 1982, gagasan kedaulatan wilayah mengenai konsep negara kepulauan sudah menjadi pembahasan menjelang kemerdekaan Indonesia dalam rapat-rapat BPUPKI. Pembahasan tersebut mengenai dasar negara, wilayah negara, dan kedaulatan sampai mengenai daerah perairan dan kedaulatan atas laut. Muhammad Yamin mempunyai pendapat dalam rapat yang pada pokoknya sebagai berikut:

“Berbicara tentang negara Indonesia dengan memperhatikan pulau dan daratan sebenarnya berbanding terbalik dengan keadaan yang sebenarnya. Tanah air Indonesia sebagian besar merupakan wilayah lautan dengan garis pantai yang panjang. Untuk negeri yang terbagi menjadi ribuan pulau, semboyan *mare liberum* (laut bebas) menurut Hugo Grotius dan diakui oleh semua bangsa sepanjang masa, tidak bisa dilaksanakan begitu saja, karena kepulauan Indonesia tidak hanya berbatasan dengan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, namun berbatasan juga dengan laut dan ribuan selat lebar atau sempit. Di selat dan lautan dalam, kebijakan “laut bebas” tidak dapat dilakukan, jika dilakukan akan sangat menurunkan kedaulatan negara dan melemahkan posisi pelaut, perdagangan laut dan melemahkan pertahanan negara. Oleh karena itu dengan penetapan batas-batas daratan harus ditentukan juga, air laut mana yang masuk ke wilayah kita dan air laut mana yang masuk ke laut lepas”.²

Walaupun sebenarnya di belahan dunia lain ada juga negara yang tidak memiliki wilayah perairan atau lazim disebut negara dua dimensi seperti Negeria, Kongo, Nepal, Austria, dan berbagai lainnya.³ Namun berbeda dengan negara dua dimensi tersebut, Indonesia sebagai negara yang terdiri dari puluhan ribu pulau memperjuangkan laut bebas menjadi bagian dari wilayah kekuasaannya dengan konsep negara kepulauan, hal ini dikarenakan pada saat itu wilayah laut yang memisahkan satu pulau dengan pulau yang lainnya merupakan laut bebas, misalnya saja jalur laut yang memisahkan antara pulau Sumatera dan pulau Kalimantan pada saat itu merupakan laut bebas dan banyak kapal-kapal asing yang melintas. Akhirnya gagasan tersebut berhasil yang kemudian disepakati dan ditetapkan oleh dunia internasional melalui UNCLOS 1982, Indonesia meratifikasinya dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985.⁴ Sehingga dengan demikian Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kedaulatan sendiri atas wilayah laut, ditentukan oleh garis lurus

² Sekretariat Negara Republik Indonesia, *Risalah Sidang BPUPKI Dan PPKI 28 Mei 1945-22 Agustus 1945*, IV, Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia, 1998, hlm. 75.

³ E Wiradipradja, “Wilayah Udara Negara (State Air Territory),” *Indonesia Journal Of International Law*, 2009, Vol. 6, No. 4, hlm. 495-503.

⁴ Peni Susetyorini, “Kebijakan Kelautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982,” *Masalah-Masalah Hukum*, 2019, Vol. 48, No. 2, hlm. 164.

yang ditarik di titik terluar pulau serta dapat menentukan jalur laut dan rute udara yang bisa dilintasi oleh negara asing.

Selain mengatur mengenai hukum laut, UNCLOS 1982 juga mengatur tentang udara, atau dengan kata lain Indonesia juga berdaulat atas wilayah udara yang ada di atas laut sebagaimana yang diatur dalam Pasal 2 UNCLOS 1982 yang menyatakan sebagai berikut:

1. Kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman, dan dalam hal suatu Negara kepulauan dengan perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial.
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut serta dasar laut dan lapisan tanah dibawahnya.
3. Kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan dengan tunduk pada Konvensi ini dan peraturan-peraturan lainnya dari hukum internasional.

Hal tersebut kembali ditegaskan dalam Pasal 53 UNCLOS 1982 yang pada pokoknya menyatakan negara kepulauan menentukan sendiri transportasi udara dan alur laut di atas wilayahnya. Bahkan sebelum adanya UNCLOS 1982, pengaturan mengenai ruang udara sudah ada pada masa perang dunia ke-1 dan perang dunia ke-2 dengan ditetapkannya Konvensi Paris 1919 lalu diperkuat kembali melalui Konvensi Chicago 1944 yang pada Pasal 1 Konvensi tersebut menyatakan “bahwa negara-negara peserta Konvensi mengakui bahwa negara di dunia memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang berada di atas wilayah kekuasaannya”. Sehingga dengan kata lain setiap negara mempunyai kewenangan penuh dalam mengontrol wilayah udaranya sendiri.

Wilayah udara Indonesia adalah yang berada di atas Negara Kesatuan Republik Indonesia, maka dengan demikian wilayah udara merupakan wilayah yang berada di atas wilayah darat maupun laut, baik perairan kepulauan, laut teritorial maupun laut pedalaman, sepanjang Indonesia memang benar memiliki yurisdiksi dan berdaulat atas wilayah tersebut.⁵

Hukum nasional Indonesia sejatinya sudah mengakomodir mengenai kedaulatan wilayah yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan) yang mengadopsi Konvensi Chichago 1944 yang kemudian dipertegas dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (PP Pamwilud). Kemudian untuk menjaga kedaulatan negara menjadi tugas dan kewenangan dari Tentara Nasional Indonesia (TNI) khususnya TNI

⁵ Harry P Haryono, “Wilayah Udara Indonesia: Sudahkan Kita Memanfaatkan Dan Menjaganya?,” *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Indonesia*, 2009, Vol. 6, No. 4, hlm. 540.

Angkatan Laut dan Udara, hal itu sesuai dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

Sebenarnya suatu negara dapat saja melintasi baik melalui laut maupun udara bahkan memasuki suatu wilayah yang merupakan yurisdiksi negara tertentu sepanjang sudah mendapatkan izin dari negara yang bersangkutan dengan tetap mematuhi instrumen hukum internasional dan hukum nasional negara yang bersangkutan, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 6 Konvensi Chicago, Pasal 18 dan 19 UNCLOS 1982, Pasal 11 ayat (3) UU Nomor 6 Tahun 1996, dan Pasal 3 ayat (4) PP Nomor 36 Tahun 2002. Namun faktanya bentuk-bentuk pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh negara lain terhadap Indonesia tetap marak terjadi.

Pelanggaran kedaulatan terhadap wilayah udara ialah saat pesawat terbang asing baik sipil maupun militer yang memasuki wilayah udara suatu negara tanpa ada izin dari negara yang dimasukinya, atau bila negara tersebut merupakan negara kepulauan pesawat tersebut tidak melintas dalam jalur alur laut kepulauan, hal ini sebagaimana yang diatur dalam Pasal 23 PP Pamwilud. Aktivitas dan penguasaan wilayah udara merupakan hak sepenuhnya dari negara yang bersangkutan, dengan berpegang pada prinsip bahwa pesawat negara lain tidak diperbolehkan melintas pada wilayah udara suatu negara karena sifatnya yang tertutup. Sampai dengan kini tidak ditemukan instrumen hukum nasional yang secara jelas dan gamblang dalam menentukan jarak ketinggian kedaulatan masing-masing negara atas wilayah udara di atasnya.

Pada 22 Oktober 2014 Pesawat asing asal Australia, *Cesna Beechcraft Baron C55* melintasi udara Indonesia tanpa izin yang berasal dari Darwin, Australia dengan nomor pendaftaran VHR 5S harus berangkat ke Cebu, Filipina, lalu setelah diketahui, ternyata pesawat itu hanya berisi dua orang, Jacklin Graeme Paul sebagai pilot dan Mc Lin Richard Wayne sebagai rekannya yang kemudian diamankan oleh TNI AU Bandara Sam Ratulangi Manado, Sulawesi Utara.⁶

Bahkan yang terbaru adalah pada 6 April 2021 di mana sebuah pesawat tempur asing yang diduga milik Amerika Serikat jenis F-18 Hornet bermanuver dan terbang rendah di atas ZEE Indonesia yang berlokasi di FPSO Kakap Natuna perusahaan minyak Indonesia, sekitar

⁶ Detik News, "Melintas Tanpa Izin, TNI AU Sergap Pesawat Australia," n.d.

169 mil di sebelah barat dari Kepulauan Natuna. Walaupun dari pihak TNI menyatakan pesawat tersebut terbang di luar dari teritorial Indonesia.⁷ Namun yang menjadi permasalahan adalah pesawat tersebut terbang rendah dan dekat dengan kilang minyak.

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan tersebut di atas, maka penulis akan menganalisis secara lebih mendalam mengenai Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia Dalam Aspek Hukum Nasional Dan Internasional (Studi Kasus Pesawat Sipil Tanpa Izin dan Pesawat Tempur di Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia).

B. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah pendekatan secara yuridis normatif, yaitu penelitian yang mengacu kepada norma, kaidah, asas, dan prinsip hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan maupun peraturan nasional.⁸ Selain itu juga menggunakan instrumen hukum internasional dengan menggunakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) Kemudian tulisan ini disajikan secara deskriptif-analitis, yaitu berupa pemaparan yang komprehensif dan selengkapny tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu dan pada saat tertentu, untuk kemudian dianalisis berdasarkan norma yang terkandung dalam peraturan perundang-undangan.⁹

C. Pembahasan

1. Konsepsi dan Pengaturan Kedaulatan Wilayah Udara Berdasarkan Hukum Nasional dan Internasional

Perkembangan dan kemajuan teknologi di dunia telah menyebabkan determinasi terhadap pembaharuan hukum, hal tersebut dikarenakan sebagai tata laksana dan tertib hukum dalam menjaga ketertiban. Begitu juga kemajuan teknologi di bidang penerbangan yang amat pesat pada awal abad-20. Walaupun sebenarnya pada masa itu sedang terjadi perang yang berkecamuk, negara-negara di dunia tetap melakukan pertemuan untuk membahas kedaulatan dan ruang udara yang dituangkan dalam Kovensi Paris 1919 yang kemudian dipertegas kembali dengan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil.

⁷ Kompas TV, "Respons TNI AU Saat Pesawat Tempur Asing Terbang Rendah Di Atas Kilang Minyak Perairan Natuna," n.d.

⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta: Rajawali Pers, 2001, hlm. 13-14.

⁹ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004, hlm. 49.

Latar belakang lahirnya konvensi tersebut adalah sebagai respon dalam hubungan diplomatik sesama negara terhidar dari konflik yang terjadi antar negara sehingga dapat merusak kedamaian dunia.

Pengaturan mengenai wilayah udara, merupakan hukum yang mengatur penggunaan wilayah udara, terkait dengan penerbangan dan hal lain yang bertalian dengan aspek kedigantaraan.¹⁰ Berbeda dengan hukum laut yang sudah ada sejak zaman Romawi yang bersumber pada kebiasaan-kebiasaan, hukum yang mengkaji wilayah udara atau biasa yang disebut sebagai hukum udara baru mulai berkembang pada awal abad ke-20 setelah munculnya pesawat udara, dan muncul sebagai salah satu cabang hukum internasional yang relatif baru, hukum udara bersumber pada konvensi atau perjanjian hukum internasional.¹¹

Pada konteks hukum internasional, pengaturan aktivitas penerbangan serta lalu lintas di udara sejak dulu hingga sekarang hanya untuk mengatur penerbangan sipil saja, pengecualian atau tidak diperbolehkan untuk pesawat militer. Ketentuan itu setidaknya sebagai bagian dari pengaturan mengenai wilayah udara dalam mengatur aktivitas penerbangan militer dan sipil paling untuk menjamin keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara.¹²

Standar hukum ruang udara memiliki teori fungsionalisme yang bergantung pada pandangan teoritis, bahwa diperlukan berbagai tindakan untuk penerbangan pesawat umum dan penerbangan udara militer. Perangkat hukum kontemporer yang masih digunakan di sini, yang mengambil pandangan dunia adat yang menekankan pada polaritas desain standar yang bergantung pada dua jenis pesawat, yaitu pesawat udara sipil dan pesawat militer.¹³

Prinsip hukum wilayah udara memiliki landasan konseptual dari teori fungsionalisme, yaitu berpijak pada paradigma konseptual bahwa wajib membuat pengaturan yang berbeda untuk penerbangan pesawat maupun militer. Sarana hukum yang masih digunakan di sini,

¹⁰ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012, hlm. 3.

¹¹ Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Bandung: PT. Alumni, 2011, hlm. 379.

¹² Priyatna Abdurrasyid, *Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengaturan Menuju Indonesia Emas 2020*, Fikahati Aneska Bekerja Sama Dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia, Jakarta, 2008.

¹³ *Ibid*, hlm. 125.

adalah yang sebagaimana yang sudah dijelaskan sebelumnya hanya mengakomodir pesawat sipil saja tanpa mengakomodir pesawat militer.¹⁴

Konvensi Chichago 1944 dengan tegas menjelaskan, setiap negara berdaulat penuh dan eksklusif terhadap wilayah udara di atas daratan dan perairan. Sebenarnya wilayah udara suatu negara itu tertutup atau dengan kata lain merupakan suatu larangan bagi negara lain bagi pesawat udara asing, sipil, maupun komersil karena tidak ada hak lintas damai (*innocent passage*) sebagaimana yang diatur dalam hukum laut internasional, ketentuan tersebut baru dapat terlaksana apabila sudah mendapatkan izin negara yang bersangkutan. Hal tersebut dikarenakan wilayah udara dalam konteks kedaulatan dan pertahanan suatu negara sangatlah rawan. Karena sejarah sudah membuktikan serangan melalui udara dalam aspek perang mempunyai keleluasaan dalam melakukan serangan, mulai dari kecepatannya (*speed*), jangkauannya (*range*) yang luas, pendadakan (*surprise*) dan penyusupan (*penetration*) memungkinkan untuk dilakukan secara maksimal. Pada konteks tersebutlah setiap negara menjaga kedaulatannya di wilayah udara secara ketat dan kaku terlebih dengan diaturnya instrumen hukum nasional sebagai bagian dari menjaga kedaulatan tersebut.

Memang pada dasarnya instrumen hukum internasional tidak mengatur secara lebih komprehensif. Misalnya pada Konvensi Chicago 1944 hanya disebutkan bahwa ketentuan mengenai *state aircraft/military aircraft* tidak berlaku untuk, namun secara mendetail tidak ada keterangannya terkait yang demikian hanya dalam bentuk pernyataan negatif. Kemudian perbedaan yang ada adalah jika di lihat dari fungsinya bukan dari kualitasnya dalam membedakan pesawat sipil dengan pesawat negara.¹⁵ Maka dalam hal ini penting untuk di atur lebih lanjut secara dalam hukum nasional negara yang berdaulat.

Akibat adanya kekosongan hukum (*vacum of law*) dalam Konvensi Chichago 1944 mengenai tindakan atau penegakan hukum negara yang berdaulat dengan adanya pesawat sipil asing yang melintas dan memasuki wilayah udara suatu negara berdaulat. Maka dengan demikian ketentuan itu diubah melalui Protokol *reating to an amandment to the Covention on International Aviation* Montreal 1984 (Protokol Montreal 1984). Perubahan pada Protokol Montreal 1984 adalah adanya Pasal 3 bis yang merupakan aturan tambahan untuk mengatur mengenai tindakan dan penegakan hukum dari negara agar tidak menggunakan

¹⁴ Pramono Agus, *Dasar-Dasar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2011, hlm. 8.

¹⁵ Sefriani, "Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia," *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 2015, Vol. 22, No. 4, hlm. 538-565.

senjata kepada pesawat sipil udara yang melintas atau dengan kata lain menggunakan cara-cara yang humanis serta wajib menggunakan mekanisme pencegahan (*interception*) agar menyelamatkan orang yang ada di dalam pesawat, lalu negara yang bersangkutan berhak memerintahkan dan menindak pesawat sipil tersebut untuk mendarat di bandar udara (bandara) yang telah ditentukan.¹⁶

Perwujudan penegakan hukum dalam rangka menjaga kedaulatan negara di udara, TNI AU melakukan intersepsi (*interception*) hingga tindakan pendaratan paksa (*force down*) terhadap pesawat asing, baik sipil (*civil aircraft*) maupun negara (*state aircraft*), yang melintas di wilayah udara Indonesia dan tidak memiliki izin.¹⁷ Kedaulatan atas wilayah udara sebagaimana tersebut di atas, tidak ada hak lintas damai (*innocent passage*) sebagaimana dalam kedaulatan di wilayah laut, namun setelah ditetapkannya UNCLOS 1982 yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia melalui UU 17 Tahun 1985, kedaulatan wilayah udara Indonesia mengalami pembaharuan. Hal itu berdasarkan Pasal 53 UNCLOS 1982 yang menegaskan alur laut dan transportasi udara di atas wilayahnya ditentukan oleh negara kepulauan. Indonesia wajib memberikan jalur laut kepulauan menuju bagian yang sepi bagi kapal asing, ketentuan tersebut juga berlaku bagi pesawat asing, baik warga negara biasa ataupun militer pada wilayah udara di atasnya.¹⁸

Pesawat militer asing ada hak bernavigasi pada wilayah udara Indonesia, akan tetapi hanya untuk tingkat navigasi yang diselesaikan dengan cara umum semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin dan harus berada pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan tetap diwajibkan untuk memperhatikan keamanan penerbangan pesawat sipil. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (UU Perairan), substansinya juga membahas mengenai ALKI. Berkaitan dengan pelaksanaan dari hak ALKI tersebut untuk melintasi laut teritorial dan perairan Indonesia, dapat ditetapkan alur-alur laut tertentu dari antara alur laut yang lazim digunakan bagi pelayaran internaional sebagai alur laut yang dapat digunakan untuk pelaksanaan lintas alur laut kepulauan tersebut. Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran

¹⁶ Danang Risdiarto, "Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yuridiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal," *Jurnal Rechtsvinding*, 2016, Vol. 5, No. 1, hlm. 69-82.

¹⁷ Ridha Aditya Nugraha, *et.al.*, "Penguatan Kedaulatan Negara Di Udara Dan Urgensi Sinkronisasi Hukum," *Kertha Patrika*, 2021, Vol. 43, No. 1, hlm. 65-81.

¹⁸ Jessica Irma Uli Clorinda, *et.al.*, "PELANGGARAN HAK LINTAS NAVIGASI OLEH PESAWAT ASING DI RUANG UDARA TERITORIAL INDONESIA (Studi Kasus Pelanggaran Hak Lintas Navigasi Oleh Pesawat Militer Amerika)," *Jurnal Krisna Law*, 2019, Vol. 1, No. 3, hlm. 77-86.

dan penerbangan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, secepat mungkin serta tidak terhalang anantara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya.¹⁹

Berdasarkan pengertian tersebut di atas, menurut Etty R Agoes terdapat tiga (3) hal pokok yang harus diperhatikan, yaitu:²⁰

- a. Hak lintas alur laut selain dalam bentuk lintas pelayaran juga mencakup lintas penerbangan yang dilakukan dengan cara normal.
- b. Adanya keharusan bahwa lintas pelayaran atau penerbangan tersebut hanya dimaksudkan untuk suatu lintasan yang terus menerus, langsung, secepat mungkin, dan tidak terlarang.
- c. Bahwa lintasan tersebut harus dilakukan antara satu bagian dari laut lepas atau ZEE dengan bagian lain laut lepas atau ZEE.

UNCLOS 1982 memberikan Indonesia hak untuk menentukan sendiri alur laut kepulauannya, dalam penetapan ALKI dapat dilihat bahwa Indonesia sudah memenuhi syarat untuk melakukannya dengan menetapkan 3 (tiga) cabang ALKI yaitu:

Tabel. 1 Alur Laut Kepulauan Indonesia

1	ALKI I	Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna, dan Laut Cina Selatan
2	ALKI II	Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi
3	ALKI III-A	Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda (Barat Laut Buru), Laut Seram (Timor Pulau Mongole)-Laut Maluku, Samudera Pasifik
	ALKI III-B	Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda, (Barat Pulau Buru) dan terus ke ALKI III-A
	ALKI III-C	Laut Arafura, Laut Banda (Barat Pulau Buru) terus ke utara ke ALKI III-A
	ALKI III-D	Laut Sawu, antara Laut Sawu dan Pulau Rote, Samudera Hindia

¹⁹ Heryandi, *Perkembangan Hukum Nasional Dan Internasional*, Bandar Lampung: Justice Publisher, 2015, hlm. 73.

²⁰ Heryandi, *Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982 Dan Implementasinya)*, Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2005, hlm. 5.

Hak lintas di luar ALKI serta lainnya sudah ada dalam perjanjian, kapal ataupun pesawat asing baik sipil maupun militer tidak mempunyai hak untuk melintas bahkan masuk dengan bebas, dikarenakan hal tersebut merupakan suatu pelanggaran dan dapat mengancam kedaulatan Indonesia.²¹

Selanjutnya mengenai instrumen hukum nasional mengenai kedaulatan di wilayah udara dan penegakan hukumnya terdapat beberapa peraturan perundang-undangan terkait dalam menjaga kedaulatan udara diantaranya adalah Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (UU TNI), Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan), Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (PP Pamwilud), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2015 tentang Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal Luar Negeri Dengan Pesawat Udara Sipil Asing Ke dan Dari Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (Permenhub 66 tahun 2015).

2. Pelanggaran Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia

Wilayah udara suatu negara dalam pengaplikasiannya adalah sebagai bagian dari kedaulatan nasional dari negara itu sendiri dan kemampuan untuk menguasai udara yang ada di atasnya, juga dalam rangka hubungan internasional untuk mendukung pertahanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan. Namun masih walaupun sudah ada instrumen hukum secara internasional maupun nasional yang mengatur tentang penerbangan baik sipil maupun militer, masih saja terdapat pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan terhadap wilayah udara Indonesia.²² Namun walaupun sudah melakukan penindakan terhadap para pelanggar wilayah udara tersebut, sanksi yang diberikan tetap tidak menimbulkan efek jera, bahkan cenderung di luar konteks yang sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan baik UU Penerbangan maupun PP Pamwilud.

Seperi halnya kasus berikut ini yaitu upaya paksa berupa pencegahan yang dilakukan TNI AU terhadap pesawat sipil dari Australia dengan registrasi VH-RLS dengan pilot Jacklin Greme Paul dan Mc Clean Richard Wayne yang merupakan warga negara Australia

²¹ Sylvia Mega Astuti, "Pelanggaran Hak Lintas Di Wilayah Udara Indonesia Oleh Pesawat Militer Asing," *Kertha Negara*, 2016, Vol. 4, No. 3, hlm. 1-6.

²² A Dirwan, "Analisis Masalah Pengaturan Ruang Udara Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)," *Jurnal Teknologi Kedirgantaraan*, 2021, Vol. 6, No. 1.

dengan tujuan Cebu City, Filipina dari Darwin Australia telah masuk dan melintasi wilayah udara Indonesia di luar dari ALKI pada 22 Oktober 2014, pencegatan kemudian berhasil dilakukan dengan menggunakan 2 (dua) pesawat tempur jenis Sukoi SU-30 MKI dari Landasan Udara Hasanuddin dan mendarat secara paksa (*force down*) di pangkalan udara TNI AU Samratulangi Manado.

Bahwa prosedur dan tindakan yang dilakukan oleh TNI AU sudah sesuai dengan Protokol Montreal 1984 dengan alasan pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*elementari considerations of humanity*) sehingga tidak ada kerusakan dan korban jiwa baik dari TNI AU maupun dari penumpang pesawat. Pelanggaran terhadap kedaulatan di wilayah udara berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan terjadi apabila ada pesawat asing masuk tanpa izin meliputi tiga jenis izin dari tiga kelembagaan negara yaitu dari Kementerian Perhubungan mengenai *flight approval*, Kementerian Luar Negeri mengenai *diplomatic clearance*, dan terakhir TNI mengenai *Security Clearances* sebagaimana yang diatur dalam Permenhub 66 tahun 2015.

Berdasarkan ketentuan UU Penerbangan mengenai mekanisme penegakan hukum dan kedaulatan wilayah udara adalah TNI berdasarkan kewenangan atributif langsung dari UU TNI yang kemudian dimandatkan kepada TNI AU. Selanjutnya adalah sanksi yang dapat dijera terhadap pesawat asing yang melanggar kedaulatan udara Indonesia, diantaranya adalah UU Penerbangan pada Pasal 414 yang pada pokoknya dapat diterapkan sanksi berupa pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak 2 miliar rupiah. Sementara itu, Pasal 10 dan 11 PP Pamwilud juga mengatur mengenai denda administratif yang dapat dikenakan terhadap pesawat yang melintas tanpa izin di wilayah udara Indonesia, yakni denda administratif paling banyak 5 miliar rupiah.

Berdasarkan UU Penerbangan ada dua institusi yang memiliki kewenangan untuk melakukan penindakan terhadap pelanggaran dalam kasus ini, yaitu TNI AU dan Kementerian Perhubungan sesuai dengan Pasal 399 dan Pasal 400. TNI AU yang melakukan penindakan, sedangkan Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) pada Kementerian Perhubungan yang merapkan sanksi bagi si pelanggar.

Menurut hemat penulis hal tersebut tidak dapat berjalan dengan efektif karena adanya ketidaksesuaian antar peraturan perundang-undangan, jika ditelisik lebih jauh ada beberapa hal, diantaranya adalah:

- a. Berdasarkan UU TNI, kewenangan untuk melakukan penyidikan dimiliki oleh TNI AU terkait pertahanan udara, bukan hanya melakukan pecegatan atau penangkapan kemudian diserahkan kepada Kementerian Perhubungan.
- b. Terlebih lagi ketentuan sebagaimana yang merupakan amanat UU Penerbangan PP Pamwilud tidak dijalankan sebagaimana mestinya dalam pemberian sanksi, ini terbukti bahwa sanksi yang diberikan hanya berupa denda sebesar 60 juta rupiah sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Udara No. 195 Tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang.
- c. Disparitas politik anggaran yang tidak sesuai dengan pelaksanaan sanksi, menjaga kedaulatan wilayah udara merupakan wewenang TNI AU yang membutuhkan anggaran lumayan besar dalam melakukan pemeliharaan alutsista dan penegakan hukum terhadap pesawat pelanggar dan itu tidak sesuai dengan sanksi denda yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan.

Kemudian yang teranyar terjadi pada 6 April 2021 di mana sebuah pesawat tempur asing yang diduga milik Amerika Serikat jenis F-18 Hornet, telah melintas di atas FPSO (*Floating, Production, Storage and off loading Vessel*) Kakap Natuna, perusahaan minyak Indonesia dan berada di wilayah ZEE, sekitar 169 mil di sebelah barat dari Kepulauan Natuna. Pesawat tersebut terbang sendiri dan melakukan beberapa kali manuver hingga terbang rendah mendekati pangkalan minyak. Peristiwa ini kembali terulang untuk kesekian kalinya di Indonesia dan menimbulkan berbagai macam spekulasi apakah aktifitas tersebut merupakan provokasi, ancaman ataupun pengumpulan data intelejen dari negara pemilik pesawat tempur walaupun secara hukum tidak ada yang dilanggar dari aktivitas tersebut karena belum adanya peraturan yang mengatur baik secara nasional maupun internasional.

Pengaturan dan instrumen hukum wilayah udara berbeda dengan wilayah laut, wilayah udara yang berlaku adalah hukum nasional, selain di atas lautan lepas atau di atas zona mati (*land nullius*) atau di atas ZEE, maka yang berlaku adalah hukum internasional.²³ Berdasarkan UNCLOS 1982 pengaturan mengenai ZEE tertuang dalam Pasal 55 sampai Pasal 75. Pada Pasal 56 disebutkan bahwa negara pantai memiliki hak berdaulat serta

²³ Danang Risdiarto, "Kendala Hukum Penindakan Terhadap Pesawat Udara Sipil Asing Tidak Berizin Yang Memasuki Wilayah Udara Indonesia," *Jurnal LEGISLASI INDONESIA*, 2016, Vol. 16, No. 3, hlm. 1-16.

yurisdiksi mengenai pemanfaatan kekayaan alam yang ada di sekitarnya, begitu pula yang ada di dasar laut di bawahnya.

Namun ketentuan mengenai ZEE hanya berada pada wilayah perairan, belum mencakup wilayah udara yang berada tepat di atas ZEE sebagaimana yang penulis kemukakan di awal. Maka menjadi suatu permasalahan yang serius dan berpotensi mengancam apabila ada pesawat militer asing yang melintas di atas ZEE Indonesia. Sebenarnya wilayah perairan ZEE dapat dimasuki kapal perang asing karena memiliki hak imunitas, tidak ada satupun ketentuan dalam UNCLOS 1982 dapat mengurangi kekebalan kapal perang dan kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial, kecuali kapal perang tersebut tidak menaati peraturan perundang-undangan dari negara pantai mengenai lintas melalui laut teritorial (Pasal 30-32 UNCLOS 1982). Walaupun begitu pemerintah Indonesia wajib mewaspadai setiap tindakan yang dilakukan oleh negara lain yang melintasi ZEE Indonesia baik menggunakan kapal maupun pesawat, hal tersebut untuk menjaga dan mengamankan wilayahnya dari berbagai macam bahaya dan provokasi dari berbagai negara. Maka harus ada tindakan preventif dari Indonesia dalam hal ini adalah TNI AU dan AL untuk melindungi ZEE Indonesia yang banyak menghasilkan sumber daya alam bawah laut.

Permasalahan kedaulatan sudah menjadi tugas dari pemerintah, menurut Sudomo, fungsi dari pertahanan dan keamanan dalam spektrum tugas nasional meliputi antara lain:²⁴

- a. Mengatasi tantangan yang terdiri dari ancaman, hambatan, gangguan melalui intensitas kegiatan mulai dari deteksi, identifikasi, penilaian, penentuan aksi penindakan dan pengomandoan.
- b. Menegakkan kedaulatan dan hukum nasional yang bersumber pada kedaulatan dan yurisdiksi yang dimiliki oleh Indonesia, yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum internasional.

Mengenai batasan dan sejauh mana kedaulatan negara di wilayah udara, dapat di lihat dari sudut pandang secara vertikal dan horizontal. Batas kekuasaan negara di atas wilayah udara secara vertikal masih belum jelas. Hal ini karena belum ada pemahaman mengenai

²⁴ Sudomo, *Wawasan Nasional (Nusantara) dan Ketahanan Nasional Ditinjau Dari Segi Pertahanan-Kemananan*, dalam Lemhanas. *Bunga Rampai Ketahanan Nasional (Konsepsi Dan Teori)*, Jakarta: PT. Riplestama Utama, 1980, hlm. 615.

darimana ketinggian ruang udara dan ketinggian ruang angkasa tersebut dimulai. Sedangkan secara vertikal, negara telah menguasai ruang udara di atas daratan dan perairan. Sedangkan ZEE pada saat ini tidak berada di bawah kekuasaan negara yang bersangkutan. Selain itu, wilayah udara di atas laut bebas adalah milik seluruh umat manusia. Sehingga dengan kedaulatan penuh dan eksklusif, Indonesia dapat dan memiliki pilihan untuk membuat pengaturan wilayah udaranya. Rencana pengaturan ini penting agar tugas penerbangan terjadi secara aman, efisien, dan konsisten.

Permasalahan aktivitas militer baik di udara maupun laut yang berada pada ZEE negara pantai membuat beberapa negara di dunia memiliki penilaian dan perbandingan tersendiri menyikapi hal tersebut. Amerika Serikat percaya bahwa kebebasan navigasi pada wilayah ZEE adalah sama dan dapat mencakup kegiatan lain, termasuk aktivitas militer dan pengumpulan informasi. Aktifitas yang dilakukan di ZEE tidak boleh bertentangan dengan UNCLOS 1982 maupun hukum internasional lainnya. Sementara itu, China sepanjang aktivitas tersebut dilakukan dengan damai dan tidak mengganggu kedaulatan negara lain, maka boleh saja untuk dapat beraktivitas di ZEE. Sama halnya dengan China, Brasil juga memperbolehkan aktivitas militer asing di wilayah ZEE nya sepanjang sudah mendapatkan izin dari otoritas atau pemerintah Brasil.²⁵

Namun penulis berpendapat lain, karena beberapa kasus yang terjadi adalah pesawat tempur yang melintas dan memasuki ZEE Indonesia selalu berulang dan seakan melakukan provokasi terhadap Indonesia sebagai negara yang berdaulat, Secara nasional, Indonesia tidak mempunyai aturan mengenai yang secara gamblang aktivitas militer asing di ZEE. Sebenarnya ada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia. Namun, UU ZEEI dapat dikatakan hanya duplikasi dari UNCLOS 1982, itu pun tidak mengatur wilayah udara. Apabila ditemukan pesawat militer asing di ZEE Indonesia, langkah taktis dan strategis dalam penegakan hukum akan sulit dilakukan.

Menurut hemat penulis, pemerintah harus secepatnya menyusun aturan mengenai pelarangan aktivitas militer asing di ZEE Indonesia baik kapal maupun pesawat tempur yang mengatur secara komprehensif di wilayah laut dan udara, dengan adanya payung hukum

²⁵ Endeng Gumilang, *et.al.*, "Dampak Aktivitas Militer Asing Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Terhadap Keamanan Maritim," *Jurnal Keamanan Maritim* 2018, Vol. 4, No. 3, hlm. 21-42.

tersebut pemerintah dapat menolak dan melakukan tindakan tegas terhadap aktivitas militer asing di perairan ZEE Indonesia maupun di atasnya (udara).

D. Kesimpulan

Kedaulatan suatu negara berdasarkan teritorialnya berada pada wilayah darat, laut, dan udara. Secara Internasional mengenai kedaulatan udara diatur dalam Konvensi Paris 1919 dan dipertegas dengan Konvensi Chichago 1944 yang kemudian diubah dalam Protokol Montrearl 1982, selain itu terdapat pula UNCLOS 1982 yang mengatur alur laut kepulauan bagi negara kepulauan seperti Indonesia yang mengatur terkait hak lintas suatu negara baik di laut maupun udara. Secara nasional instrumen hukum mengenai kedaulatan udara di atur dalam UU Penerbangan, UU TNI, UU Pertahanan Negara, UU Wilayah Negara, PP Pamwilud, dan Permenhub 66 tahun 2015.

Proses pengakan hukum dan kedaulatan terhadap kapal sipil asing yang tidak mempunyai izin pada penerapannya adanya disharmoniasi peraturan perundang-undangan terkait penindakan dalam pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat asing tanpa izin antara TNI AU dan Kemnetrian Perhubungan, serta tidak dijalankannya sanksi yang merupakan amanat UU Penerbangan dan PP Pamwilub sehingga menyebabkan disparitas penganggaran dan pelaksanaan dalam menjaga kedaulatan wilayah di udara.

Manuver pesawat militer milik Amerika Serikat dan terbang rendah di atas ZEE Indonesia tidak melanggar instrumen hukum baik nasional maupun internasional. Sehingga perlunya pemerintah mengeluarkan kebijakan berupa pengaturan tentang ZEE Indonesia agar adanya larangan aktifitas militer di wilayah ZEE Indonesia baik di daerah perairannya maupun udara.

Daftar Pustaka

- Abdurrasyid, Priyatna. *Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengaturan Menuju Indonesia Emas 2020. Fikahati Aneska Bekerja Sama Dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia*. Jakarta, 2008.
- Agus, Pramono. *Dasar-Dasar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*. Bogor: Ghalia Indonesia, 2011.
- Astuti, Sylvia Mega. "Pelanggaran Hak Lintas Di Wilayah Udara Indonesia Oleh Pesawat Militer Asing." *Kertha Negara* 4, no. 3 (2016).
- Bunga Rampai Ketahanan Nasional (Konsepsi Dan Teori)*. Jakarta: PT. Ripse Utama, 1980.

- Dirwan, A. “Analisis Masalah Pengaturan Ruang Udara Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).” *Jurnal Teknologi Kedirgantaraan* 6, no. 1 (2021). doi:10.35894/jtk.v6i1.32.
- Gumilang, Endeng, Hari Utomo, Kresno Buntoro, and Universitas Pertahanan. “Dampak Aktivitas Militer Asing Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Terhadap Keamanan Maritim.” *Jurnal Keamanan Maritim* 4, no. 3 (2018).
- Haryono, Harry P. “Wilayah Udara Indonesia: Sudahkah Kita Memanfaatkan Dan Menjaganya?” *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Indonesia* 6, no. 4 (2009).
- Heryandi. *Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982 Dan Implementasinya)*. Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2005.
- . *Perkembangan Hukum Nasional Dan Internasional*. Bandar Lampung: Justice Publisher, 2015.
- Indonesia, Sekretariat Negara Republik. *Risalah Sidang BPUPKI Dan PPKI 28 Mei 1945-22 Agustus 1945*. IV. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia, 1998.
- Jessica Irma Uli Clorinda, M. Iman Santoso, dan Hartono Widodo. “PELANGGARAN HAK LINTAS NAVIGASI OLEH PESAWAT ASING DI RUANG UDARA TERITORIAL INDONESIA (Studi Kasus Pelanggaran Hak Lintas Navigasi Oleh Pesawat Militer Amerika).” *Jurnal Krisna Law* 1, no. 3 (2019).
- Mamudji, Soerjono Soekanto dan Sri. *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*. Jakarta: Rajawali Pers, 2001.
- Mauna, Boer. *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT. Alumni, 2011.
- Muhammad, Abdul Kadir. *Hukum Dan Penelitian Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004.
- News, Detik. “Melintas Tanpa Izin, TNI AU Sergap Pesawat Australia,” n.d.
- Nugraha, Ridha Aditya, Konrardus Elias, Liat Tedemaking, and Vicia Sacharissa. “Penguatan Kedaulatan Negara Di Udara Dan Urgensi Sinkronisasi Hukum.” *Kertha Patrika* 43, no. 1 (2021).
- Risdiarto, Danang. “Kendala Hukum Penindakan Terhadap Pesawat Udara Sipil Asing Tidak Berizin Yang Memasuki Wilayah Udara Indonesia.” *Jurnal LEGISLASI INDONESIA* 16, no. 3 (2019).
- . “Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yuridiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal.” *Jurnal Rechtsvinding* 5, no. 1 (2016).
- Sefriani, Sefriani. “Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia.” *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 22, no. 4 (2015): 538–65. doi:10.20885/iustum.vol22.iss4.art2.

- Setiani, Baiq. “Konsep Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Udara Asing.” *Jurnal Konstitusi* 14, no. 3 (2017).
- Sudiro, K. Martono dan Ahmad. *Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012.
- Susetyorini, Peni. “Kebijakan Kelautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982.” *Masalah-Masalah Hukum* 48, no. 2 (2019): 164. doi:10.14710/mmh.48.2.2019.
- TV, Kompas. “Respons TNI AU Saat Pesawat Tempur Asing Terbang Rendah Di Atas Kilang Minyak Perairan Natuna,” n.d.
- Wiradipradja, E. “Wilayah Udara Negara (State Air Territory).” *Indonesia Journal Of International Law* 6, no. 4 (2009).