

**PRINSIP KEDAULATAN WILAYAH NEGARA
TERHADAP MASUKNYA PESAWAT TEMPUR
ASING MENURUT HUKUM INTERNASIONAL¹**

Oleh : **Andi Wiratama Satria²**

Flora Pricilla Kalalo³

Natalia L. Lengkong⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana prinsip kedaulatan wilayah negara terhadap masuknya pesawat tempur asing di wilayah udara Indonesia dan bagaimanakah penerapan Hukum Nasional dan Hukum Internasional dalam mengatur pelanggaran wilayah udara, yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Setiap negara berhak membentuk *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) di wilayah udara yang berada dibawah kedaulatan dan yurisdiksinya, namun penetapan ADIZ yang demikian tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ atas laut bebas yang tercakup dalam ADIZ negara itu. Pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer yang berada dalam zona tersebut, dan akan terbang mengarah ke pantai negara pendiri ADIZ diwajibkan memberikan laporan rencana penerbangan (*flight plan*) kepada negara pemilik ADIZ. Bagi pesawat udara yang tidak melakukan kewajiban tersebut akan menghadapi tindakan penyergapan (*Interception*) oleh negara pemilik ADIZ. Adapun efektifitas ADIZ ini dapat dicapai apabila didukung dengan sistem "*Air Traffic Control*" (ATC) yang mampu bertindak korelatif dengan sistem pertahanan udara nasional. 2. Hukum Nasional yaitu Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 menjelaskan bahwa prosedur penanganan pelanggaran wilayah udara di Indonesia adalah Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan wajib menanyakan izin penerbangan (*flight clearance*) terhadap pesawat udara negara asing yang akan memasuki wilayah udara. Ketika pesawat udara negara asing tidak memiliki izin penerbangan ataupun izin melintas, maka

Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan memerintahkan untuk tidak memasuki wilayah udara. Pesawat udara negara asing yang telah mendarat di pangkalan udara yang ditentukan, izin penerbangan diperiksa oleh Komandan Pangkalan Udara setempat sesuai dengan wilayah hukumnya. Sedangkan pada aturan Hukum Internasional Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa jika "*state aircraft*" memasuki ruang udara negara lain tanpa otorisasi yang sah maka negara tersebut dapat melakukan aksi: a. dicegah untuk keperluan identifikasi; b. diarahkan untuk meninggalkan ruang udara yang dilanggar dengan rute yang ditentukan; c. diarahkan untuk mendarat demi kepentingan penyidikan/penuntutan lebih lanjut; d. dipaksa mendarat untuk penyelidikan/penuntutan lebih lanjut).

Kata kunci: pesawat tempura sing; kedaulatan wilayah;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Melihat kenyataan di lapangan, ada pesawat militer hingga pesawat tempur asing yang melintas tanpa izin di wilayah udara Indonesia. Peristiwa pelanggaran pesawat tempur F/A-18 Hornet Amerika Serikat di kawasan udara Kepulauan Bawean pada Juli 2003 dan pesawat militer C-130 Hercules Malaysia di Wilayah Natuna pada Juni 2016 silam, menunjukkan masih tingginya pelanggaran wilayah udara nasional. Seperti diberitakan media, TNI AU, Komando Sektor II Pertahanan Udara Nasional (Komsek II Hanudas) dan Pusat Operasi Pertahanan Udara Nasional (Popunas), melakukan tindakan identifikasi terhadap pesawat tempur Amerika tersebut. Pesawat Tempur tersebut adalah pesawat tempur tipe F/A-18 Hornet dan berjumlah 5 pesawat. Pesawat tempur tersebut terpantau mengganggu lalu lintas penerbangan komersial yang menggunakan jalur penerbangan tersebut seperti yang dilaporkan oleh awak kokpit Pesawat Boeing 737-200 Bouraq yang tengah menuju ke Surabaya serta sama sekali tak ada komunikasi dengan ATC terdekat.⁵ Kemudian kasus TNI-AU yang mencegah pesawat Hercules C-130 milik Malaysia yang melintas tanpa izin di

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 18071101211

³ Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

⁵Garuda Militer, *Insiden Bawean*, <https://garudamiliter.blogspot.com/2012/04/insiden-bawean/>, diakses pada tanggal 18 Juni 2021

wilayah Natuna dan diusir dari wilayah tersebut pada 25 Juni 2016 silam. Dua pesawat tempur F-16 milik TNI Angkatan Udara mengusir pesawat militer Malaysia jenis C-130 yang dituduh melanggar wilayah Indonesia di kawasan Pulau Natuna. Kedua pesawat tersebut dilesatkan dari Pulau Natuna setelah komunikasi melalui jalur internasional “tidak mendapat respons” dari pesawat Malaysia.⁶

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana prinsip kedaulatan wilayah negara terhadap masuknya pesawat tempur asing di wilayah udara Indonesia?
2. Bagaimanakah penerapan Hukum Nasional dan Hukum Internasional dalam mengatur pelanggaran wilayah udara?

C. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yang termasuk jenis penelitian normatif,

PEMBAHASAN

A. Prinsip Kedaulatan Wilayah Negara Terhadap Masuknya Pesawat Tempur Asing Di Wilayah Udara Indonesia

Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 tidak mengatur secara tegas mengenai wilayah kedaulatan negara terlebih khusus di wilayah udara. Yang dimaksud dengan “wilayah” menurut pasal 2 Konvensi Chicago adalah wilayah darat dan perairan, laut teritorial yang terlekat padanya berada dibawah kedaulatan, perlindungan atau perwalian (*trusteeship*). Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 juga tidak secara tegas mengatur kedaulatan udara diatas laut teritorial. Dalam hal demikian untuk menentukan kedaulatan udara di atas laut teritorial mengikuti ketentuan dalam Hukum Laut Internasional sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 2 ayat (2) Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 yang berbunyi *The Sovereignty extends to the airspace over the territory as well as to its bed and subsoil.*

Menurut Pasal 3 Konvensi PBB tentang Hukum Laut, kedaulatan diatas laut teritorial termasuk Indonesia, mempunyai kedaulatan atas ruang udara diatas laut teritorial selebar 12 mil laut diukur dari garis pangkal (*base lines*).

Tidak sedikit negara-negara yang menuntut lebar laut teritorial ke arah laut lepas. Contohnya saja negara Inggris yang menuntut lebar laut dari 3 mil, negara-negara di Skandinavia menuntut 4 mil, Spanyol 6 mil, dan Amerika yang menuntut hingga 12 mil. Tuntutan perluasan lebar laut teritorial demikian dapat dimengerti karena adanya tuntutan negara pantai terhadap Zona Ekonomi Eksklusif untuk memperoleh hak berdaulat atas sumber daya hayati maupun non-hayati. Walaupun tindakan sepihak tersebut dipertanyakan legalitasnya, negara-negara tersebut tetap mempertahankan jalur tambahan tersebut. Mengenai wilayah udara di Amerika Serikat yang juga diatur dalam *Section 1 Federal Aviation Act 1958* yang mana menjelaskan bahwa wilayah Amerika Serikat terdiri dari beberapa negara, distrik Columbia, beberapa wilayah dibawah kekuasaan Amerika Serikat termasuk teritorial beserta ruang udara diatasnya. *Section 1 Federal Aviation Act 1958* berbunyi *“United States means several States, the District of Columbia and the several teritorial and posesions of the United States including the teritorial waters and overlying airspace”*.⁷

Disamping hal tersebut, terdapat beberapa prinsip-prinsip mengenai kedaulatan di wilayah udara yang dikenal hingga saat ini:

1. Kebebasan ruang udara tanpa batas

Prinsip ini menegaskan bahwa ruang udara itu bebas, tidak ada negara yang mempunyai hak kedaulatan atas wilayah udara, sehingga ruang udara dapat dipergunakan oleh siapapun itu. Pendirian ini dianut oleh kaum “*Publicist*” diantaranya Wheatton dan Bluntschli. Pendirian mereka didasarkan kepada pokok-pokok dibawah ini:⁸

- a. Seperti halnya lautan, udara juga merupakan satu unsur yang menjadi

⁶BBC Indonesia, *Pesawat F-16 TNI AU usir pesawat Malaysia di Natuna*, https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/06/160626/indonesia-pesawat_malaysia_natuna, diakses pada tanggal 18 Juni 2021.

⁷Federal Aviation Act 1958, *section 1*.

⁸Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta, Fikahati Bekerjasama dengan Badan Arbitrase Nasional, 2003, hlm. 54.

hak milik bersama segala makhluk hidup di dunia dan oleh karena itu tidak ada dasarnya bagi negara manapun untuk memilikinya;

- b. Tidak ada negara yang dapat melaksanakan penguasaannya (*authority*) terhadap udara karena pada kenyataannya mereka tidak mampu untuk memasukkan dan menahan udara secara fisik kedalam daerah perbatasannya;
- c. Pada hakekatnya arus-arus udara memasuki wilayah suatu negara secara tidak sah, kemudian meninggalkannya pun tidak tergantung pada kehendak dan keadaan negara kolong (negara pemilik wilayah udara) karena sifat udara itu bergerak-gerak sesuai dengan hukum alam di sekitarnya;
- d. Udara merupakan suatu unsur yang tidak mungkin menjadi pemilikan atas suatu kedaulatan, oleh sebab itu unsur semacam ini bebas untuk dipergunakan oleh setiap makhluk hidup.

Para ahli Hukum Internasional bahkan juga menyepakati pendirian teori tersebut, maka muncul teori yang menegaskan bahwa udara itu bersifat bebas. Kuhn menyatakan⁹ bahwa mencermati pendapat yang mengupas pendapat Grotius yang tidak membenarkan segala macam kedaulatan negara di lautan. Kuhn menyatakan bahwa segala macam pikiran hukum romawi mengenai hak milik pribadi itu telah banyak mengalami perubahan, sehingga timbullah teori-teori yang menyatakan bahwa didalam kebebasan itu tersimpul suatu keadaan dimana negara yang bersangkutan tidak sanggup untuk melakukan pengawasan terhadap daerah kekuasaannya secara efektif.

Kedaulatan teritorial suatu negara berhenti pada batas-batas dasar dari laut wilayahnya. Kedaulatan ini tidak berlaku terhadap ruang udara yang terdapat di atas laut lepas atau zona-zona di mana Negara-Negara Pantai hanya mempunyai hak-hak berdaulat seperti Landas Kontinen kepada masyarakat-masyarakat negara pihak diberikan wewenang untuk mengambil tindakan agar pesawat udara yang mempunyai kebangsaan dari negara tersebut

⁹*ibid.*

yang berada di atas laut lepas atau zona eksklusif menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan yang berlaku.¹⁰

Dengan demikian, diperlukan adanya pengawasan terhadap ruang udara, agar negara kolong dapat melindungi dirinya secara layak dan wajar terhadap setiap apapun kemungkinan ancaman yang dapat menimbulkan kerugian bagi negara-negara tersebut.

2. Kebebasan ruang udara yang dilekati oleh hak-hak khusus "*Subjacent State*"

Prinsip ini menghendaki kebebasan ruang udara dengan catatan bahwa negara kolong mendapatkan hak-hak khusus, tetapi hak-hak khusus ini tidak tergantung pada ketinggian. Pada pertemuannya di Gent, Belgia, pada tahun 1906, *Institute de Droit International* telah berhasil menelorkan suatu konsep peraturan yang secara garis besarnya memuat antara lain bahwa ruang udara bebas, negara tidak mempunyai hak apapun pada waktu perang atau damai, hanya saja negara boleh mengatur sesuatunya yang berkaitan dengan kelangsungan hidupnya. Konsep peraturan ini merupakan hasil daripada diskusi-diskusi didalam pertemuan itu terutama mengenai yurisdiksi negara dalam rangka pengawasan "*wireless telegraphy*".¹¹

Meili¹² pada tahun 1908 menyatakan bahwa udara dan ruang udara (*aerial space*) bebas dan dapat digunakan oleh setiap negara dengan syarat bahwa negara teritorial itu mendapat hak untuk mengatur segala sesuatu bagi perlindungan dan kelangsungan hidupnya. Selanjutnya ia berkata bahwa ruang udara bebas bagi penerbangan, tetapi negara teritorial dan hak-hak khusus ini sehubungan dengan perlindungan bagi segala kebutuhan serta memberi kemungkinan kepadanya untuk mempertahankan diri terhadap serangan-serangan dari pesawat tempur asing. Prinsip ini pada dasarnya berkiblat pada pemikiran bahwa secara fisik udara tidak dapat dijadikan sebagai objek kepemilikan karena tidak dapat secara terus

¹⁰Boer Mauna, *Loc. Cit*, hlm. 434.

¹¹Priyatna Abdurasyid, *Loc. Cit*.

¹²Priyatna Abdurasyid, *Loc. Cit*.

menerus dikuasai dan diduduki oleh siapapun.

3. Kebebasan ruang udara, tetapi diadakan *Teritorial Zone*

Cukup banyak yang mendukung kebebasan ruang udara tanpa batas serta kemudian memberikan hak-hak khusus tertentu bagi kepentingan negara kolong, namun demikian banyak pula yang memperjuangkan adanya suatu jalur atau lapisan dimana hak-hak khusus tersebut dilaksanakan. Pendirian yang menyatakan hak-hak tertentu negara kolong itu dapat dilaksanakan tanpa batas dan memperhitungkan ketinggian. Oleh karena itu hak-hak negara itu hanya berlaku pada suatu wilayah atau zona teritorial dengan ketinggian tertentu. Kemudian diatas lapisan tersebut ruang udara itu bebas sama sekali dari campur tangan negara di bawahnya. Tokoh aliran ini adalah Paul Fauchille, seorang ahli Hukum Internasional berkebangsaan Perancis. Fauchille merupakan tokoh yang telah memberikan dasar bagi pertumbuhan Hukum Udara di masa sekarang ini.

Pada rapat tahunan *Institute de Droit International* tahun 1902, Fauchille menyarankan agar masalah "*Le Regime Jurisdique des Aerostats*" dimasukkan dalam agenda rapat tersebut. Didalam salah satu pasal rancangan undang-undang yang diajukan oleh Fauchille tadi terdapat satu ketentuan mengenai ruang udara yang menyatakan:¹³

"The Air is free. States have in the air in time of peace and in time of war only those rights which are necessary for their reservation. The rights relate to the prevention of espionage, to customs and sanitary regulations, and to the necessities of defences"

Penganut prinsip ini mempunyai kelompok kedua yakni mereka yang berpendapat bahwa negara itu berdaulat terhadap ruang udara diatas wilayah negaranya, mereka terbagi kedalam:

- a. Negara Kolong (*Subjacent State*) berdaulat penuh terhadap suatu ketinggian tertentu di ruang udara;
- b. Negara Kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai (*freedom*

of innocent passage) bagi navigasi-navigasi pesawat asing;

- c. Negara Kolong berdaulat penuh tanpa batas (*up to the sky*).

B. Penerapan Hukum Nasional Dan Hukum Internasional Dalam Mengatur Pelanggaran Wilayah Udara

B.1. Ketentuan Hukum Nasional Indonesia

1. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan¹⁴ menyatakan bahwa kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui bagian tertentu alur teritorial dan perairan kepulauan Indonesia. Hak lintas alur laut kepulauan harus dilaksanakan melalui alur laut kepulauan khusus dan rute udara yang telah ditentukan.

Pada pengaturannya ALKI terdiri dari tiga, dari utara ke selatan, yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III, yang di bagian selatan bercabang tiga menjadi ALKI III A, III B dan III C. Adapun ALKI I meliputi jalur lintas perairan Laut Jawa, Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna, dan Laut Cina Selatan, yang menghubungkan lalu-lintas maritim dan perdagangan internasional dari Afrika, Australia Barat ke Laut Tiongkok Selatan, Jepang, dan sebaliknya. ALKI II meliputi jalur lintas perairan Laut Sulawesi, Selat Makassar, Selat Lombok, dan Laut Flores, yang menghubungkan lalu-lintas pelayaran dan perdagangan internasional dari Afrika ke Asia Tenggara dan Jepang, serta dari Australia ke Singapura, Tiongkok, dan Jepang, atau sebaliknya. Sedangkan ALKI III A meliputi jalur lintas perairan Samudera Pasifik, Laut Maluku, Laut Seram (Bagian Timur Pulau Mongole), Laut Banda (bagian Barat Pulau Buru), Selat Ombai, dan Laut Sawu, yang menghubungkan jalur pelayaran dan perdagangan internasional dari Australia bagian Barat ke Filipina dan Jepang, atau sebaliknya. ALKI III B adalah jalur lintas perairan yang menghubungkan jalur maritim dan perdagangan internasional dari Laut Maluku, Laut Seram, Laut banda, dan Laut Arafuru, lalu selanjutnya ke Laut Banda, terus

¹³Priyatna Abdurrasyid, *Loc. Cit.*, hlm 13

¹⁴Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002

ke utara ke ALKI III A (Laut Seram, Laut Maluku, dan seterusnya), atau sebaliknya. ALKI III C menghubungkan jalur pelayaran dan perdagangan internasional dari Australia bagian Timur, Selandia Baru, dan Samudera Pasifik melalui Selat Torres, atau sebaliknya melalui Selat Torres, Laut Arafuru, Laut Banda, dan Laut Maluku. Secara realistis, ia menghubungkan dua perairan bebas, yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya alam di dalamnya adalah masalah yurisdiksi. Prinsip-prinsip dalam yurisdiksi adalah prinsip teritorial, nasional, personalitas pasif, perlindungan atau keamanan, universalitas dan kejahatan menurut kriteria hukum yang berlaku.¹⁵ Terkait dengan aspek yuridis, sebagai konsekuensi dari pengesahan UNCLOS, Indonesia wajib menyediakan Alur Laut bagi kapal-kapal (*Sea Lane*) dan pesawat-pesawat udara (*Air Route*) asing baik sipil maupun militer untuk melintasi teritori Indonesia. Alur itu, kemudian dikenal dengan ALKI.

PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pamwilud menegaskan kedaulatan Indonesia khususnya di ruang udara di atas ALKI. Dalam berbagai peraturan lainnya Indonesia telah menetapkan alur laut kepulauan dan memformulasikan hak dan kewajiban yang boleh maupun tidak boleh dilakukan oleh kapal dan pesawat udara ketika melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan. Dalam Peraturan Pemerintah ini diatur lebih spesifik mengenai delik maupun unsur-unsur pelanggaran termasuk sanksi yang dapat disangkakan serta siapa atau pihak yang mempunyai kewenangan melaksanakan penegakan hukum tersebut.

Dalam PP ini pengaturan mengenai pesawat udara asing yang melalui ALKI diatur dalam Pasal 19 hingga Pasal 23. Beberapa pengaturan penting diantaranya mengenai Pesawat Udara Negara Asing dapat melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan dan/atau transit pada alur yang telah ditetapkan untuk penerbangan dari satu Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing ke Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing lainnya melewati laut lepas atau Zona Ekonomi

Eksklusif tanpa mengganggu kepentingan Indonesia di Wilayah Udara Yurisdiksi. Selain itu diatur pula bahwa Pesawat Udara Negara Asing yang terbang di atas Alur Laut Kepulauan harus mematuhi ketentuan penerbangan yang berlaku di Indonesia dan ketentuan penerbangan yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk kepentingan Keselamatan Penerbangan. Selain itu Pesawat Udara Negara Asing yang melintas di luar Alur Laut Kepulauan harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*).

Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Asing yang terbang melewati rute udara di atas Alur Laut Kepulauan tidak sesuai dengan ketentuan merupakan pelanggaran. Terhadap Tindakan pelanggaran ini dilakukan tindakan pengenalan secara visual, pembayangan, penghalauan, dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI. Penegakan hukum disini merupakan salah satu upaya untuk mempertahankan kedaulatan negara. Sebagai negara yang berdaulat, Indonesia perlu menerapkan seperangkat aturan hukum untuk mengatur, mengendalikan, dan menegakkan hukum udara di ruang udara di atas ALKI dengan berpedoman pada kepentingan bangsa dan negara Indonesia serta memperhatikan kaidah-kaidah yang diatur dalam hukum internasional.

2. ADIZ di Wilayah Teritorial dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

Dengan semakin berkembangnya teknologi, informasi dan komunikasi menyebabkan diperlukannya peningkatan keamanan wilayah khususnya wilayah udara Indonesia.

ADIZ yang ditetapkan dalam Pasal 9 ayat (1) PP No. 4 Tahun 2018 berada pada ruang udara di wilayah udara dan ruang udara di wilayah yurisdiksi. Zona identifikasi pertahanan udara (*Air Defence Identification Zone/ADIZ*) merupakan ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan yang ditetapkan bagi keperluan identifikasi pesawat udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara. Pasal 1 angka 1 PP No. 4 Tahun 2018 menyebutkan, wilayah udara adalah wilayah kedaulatan di atas wilayah daratan dan wilayah perairan Indonesia.¹⁶ Pasal 1 angka 2 PP No. 4 Tahun 2018 menyebutkan wilayah udara

¹⁵Chappy Hakim, *Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia*, Red & White Publishing, Jakarta, 2012, hlm. 226.

¹⁶Pasal 1 angka 1 PP No. 4 Tahun 2018.

yurisdiksi adalah wilayah udara di luar wilayah negara yang terdiri atas zona ekonomi eksklusif, landas kontinen dan zona tambahan dimana negara memiliki hak berdaulat dan kewenangan tertentu lainnya sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.¹⁷

Hal tersebut menegaskan bahwa ADIZ di Indonesia telah meliputi wilayah ZEE. Penetapan ADIZ yang meliputi seluruh wilayah ZEE diharapkan akan menjadi sarana identifikasi dini bagi pesawat asing yang akan memasuki wilayah udara Indonesia dan sekaligus sebagai pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Hal tersebut mengingat setiap pesawat yang menggunakan hak lintas ALKI hanya diwajibkan untuk menaati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) mengenai keselamatan penerbangan dan setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otoritas pengawas lalu lintas udara yang berwenang.

Penetapan ADIZ tersebut berkaitan dengan kedaulatan negara. Dimana setiap negara berhak membentuk ADIZ di wilayah udara yang berada di bawah kedaulatan dan yurisdiksinya. Hal tersebut dilakukan untuk mencegah terjadinya pelanggaran atas wilayah udara yang berkaitan dengan pertahanan dan keamanan suatu negara. Pelanggaran wilayah udara adalah suatu keadaan, dimana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang dimasukinya. Penetapan ADIZ Indonesia sebagai suatu ruang udara yang dibentuk bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara nasional memiliki peranan yang penting dalam penegakkan hukum dan kedaulatan di wilayah udara. Dengan mengetahui terlebih dahulu pesawat udara yang memasuki ADIZ maka akan dapat dideteksi secara dini terhadap ancaman yang masuk wilayah udara Indonesia. Oleh karena itu ADIZ dapat juga digunakan sebagai "*intelligence gathering*" dalam menghadapi potensi ancaman terhadap keamanan wilayah udara suatu negara.

Pesawat Udara Negara Asing yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*)

dan Izin Keamanan (*security clearance*). Untuk Pesawat Udara Sipil Asing tidak berjadwal yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara, menurut PP ini, harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*), Izin Keamanan (*security clearance*) dan Persetujuan Terbang (*flight approval*).¹⁸

Kemudian mengenai pengaturan wilayah ADIZ di ZEE Indonesia diatur pada Pasal 14 PP No. 4 Tahun 2018. Dimana pasal tersebut mengemukakan bahwa pesawat udara negara asing dan pesawat udara sipil asing yang tidak berjadwal yang terbang di ADIZ pada ruang udara di wilayah udara yurisdiksi harus melaporkan identitas, tujuan, dan rencana penerbangan (*flight plan*) ke personel pemandu Lalu Lintas Penerbangan. Menurut PP No. 4 Tahun 2018, apabila pesawat udara negara asing maupun pesawat sipil asing tidak mematuhi ketentuan sebagaimana ditentukan di Pasal 10 PP tersebut, maka dilakukan tindakan penghalauan dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI.¹⁹

Dimana tindakan penghalauan adalah tindakan yang dilaksanakan untuk memaksa pesawat udara keluar dari wilayah udara dan wilayah yurisdiksi dan/atau kembali pada rute penerbangan yang seharusnya. Sedangkan pemaksaan mendarat adalah tindakan yang dilaksanakan untuk memaksa pesawat udara mendarat di pangkalan udara atau Bandar udara yang dipilih.²⁰

Oleh sebab itu, dapat dipahami bahwa penetapan ADIZ di wilayah territorial sampai ke wilayah ZEE Indonesia menjadi suatu hal yang perlu dan penting sebagai sarana identifikasi dini bagi pesawat asing yang akan memasuki wilayah udara Indonesia dan sekaligus sebagai pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang tentunya sesuai dengan hukum internasional maupun hukum nasional yang berlaku. Hal tersebut dalam rangka menjaga pertahanan dan keamanan negara Indonesia.

B.2. Ketentuan Hukum Internasional

1. Penerapan Pasal 51 Piagam PBB tentang Hak Bela Diri Negara

Ketentuan dalam Pasal 51 Piagam PBB bukan semata-mata menciptakan hak tetapi

¹⁷Pasal 1 angka 2 PP No. 4 Tahun 2018.

¹⁸Pasal 15 PP No. 4 Tahun 2018

¹⁹Pasal 28 PP No. 4 Tahun 2018

²⁰Pasal 28 ayat (2) PP No. 4 Tahun 2018

secara eksplisit hak membela diri itu memang diakui menurut prinsip-prinsip Hukum Internasional. Hak untuk membela diri yang diatur dalam Piagam PBB pasal 51. Pasal itu berbunyi: *"Nothing in the present Charter shall impair the inherent right of individual or collective self defence if an armed attack occurs against a Member of the United Nations, until the Security Council has taken measures necessary to maintain international peace and security. Measures taken by Members in the exercise of this right of self-defence shall be immediately reported to the Security Council and shall not in any way affect the authority and responsibility of the Security Council under the present Charter to take anytime such action as it deems necessary in order to maintain or restore international peace and security."*²¹

Meskipun redaksional hak membela diri (*self defence*) tersirat dalam bunyi pasal tersebut, namun dalam *travaux preparatoires* dinyatakan bahwa hak tersebut merupakan sesuatu yang melekat (*inherent*). Bunyi pasal 51 memang tidak menyebutkan cara yang dapat dilakukan untuk melaksanakan hak membela diri. Pasal ini sering dikaitkan dengan hak untuk menggunakan kekerasan bersenjata secara terbatas. Dalam perkembangan praktek-praktek yang diterapkan Negara diindikasikan telah menafsirkan hak membela diri tersebut dengan meluaskan makna dan penerapan hak bela diri menjadi melindungi diri (*self preservation*) karena untuk membela diri bukan kemudian menjadi membatasi negara tersebut untuk melindungi diri dari ancaman yang dihadapi, tetapi menuntut tindakan aktif melindungi diri dengan berbagai cara. Dengan demikian menerapkan ADIZ pada dasarnya merupakan tindakan upaya preventif/pencegahan ancaman dari luar terhadap negara pemiliknya. Atas dasar itulah masyarakat internasional tidak akan memperlakukan suatu negara yang menerapkan ADIZ pada wilayah ruang udara nasionalnya, sepanjang kemudian tidak menjadikan adanya konflik dengan negara lain. Dasar hukum pendirian ADIZ adalah asas bela diri (*self defence*) yang diakui dalam Pasal 51 Piagam PBB. Hak negara untuk menggunakan senjata untuk mempertahankan diri dari kekuatan dari luar (negara lain) didasarkan

kepada hukum kebiasaan internasional (*customary international law*) hak untuk membela diri yang dimaksud.

Pada dasarnya ADIZ merupakan sarana penunjang sistem pertahanan udara nasional. Penentuan penerapan ADIZ dengan pemahaman sebagai dimaksud sebagai hak bela negara ini, pada dasarnya adalah merupakan representasi pemahaman konsep tentang ADIZ sebagaimana teori penguasaan ruang udara yang disampaikan oleh Coopers (*Coopers Control Theory*) maupun teori ADIZ dari Peter A. Dutton, karena dengan jelas ditekan bahwa suatu negara yang kemudian menerapkan ADIZ di wilayah ruang udaranya, negara tersebut tentu berupaya semaksimal mungkin untuk mempertahankannya dari berbagai ancaman dan tantangan dan diyakini oleh negara tersebut mampu mempertahankannya karena didukung kekuatan dan kemampuan pertahanan udara yang dimilikinya untuk mempertahankan kedaulatan di wilayah tersebut, juga kekuatan politik, hukum maupun diplomasinya.

2. Penerapan Hukum kebiasaan internasional (*Customary International Law*)

Selain mendasarkan pada ketentuan Pasal 51 Piagam PBB sebagai mana disebutkan diatas, Praktek penerapan ADIZ juga mendasarkan pada ketentuan Hukum kebiasaan Internasional (*customary international law*). Landasan Hukum Kebiasaan yang dijadikan acuan negara-negara dalam menerapkan ADIZ antara lain adalah:²²

- a. Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional, menyebutkan Hukum kebiasaan internasional merupakan salah satu sumber hukum yang diakui oleh negara-negara pada umumnya. Hukum kebiasaan berasal dari praktek negara-negara melalui sikap dan tindakan yang diambil terhadap suatu persoalan. Bila suatu negara mengambil suatu kebijakan dan kebijakan tersebut diikuti oleh negara-negara lain dan dilakukan berkali-kali serta tanpa adanya protes atau tantangan dari pihak lain maka secara berangsur-angsur terbentuklah suatu kebiasaan. Dalam konteks sejarah pembentukan ADIZ di level internasional, pertama kali diperkenalkan oleh Amerika Serikat pada bulan Desember 1950,

²¹Pasal 51 Piagam PBB

²²Anjar Supriadi, *Loc. Cit.*, hlm. 119.

semasa perang Korea. Lima bulan kemudian Kanada juga mengeluarkan sejumlah peraturan yang diberi nama : *Rules for the Security Control of Air Traffic*. Sama dengan Amerika Serikat, peraturan yang dikeluarkan oleh Kanada itu maksudnya untuk, *in the interest of national security, to identify, locate and control aircraft operation within areas designated as "Canadian Air Defence Identification Zone" (CADIZ)*.

- b. Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization). Selain itu ADIZ juga diatur dalam Document 9426- AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization), pada chapter 3 tentang Airspace Organization Ayat 3.3.4 *Special Designated Airspace* yang mengakui keberadaan ADIZ suatu Negara: *"In a number of cases. State have found it necessary to establish special parties disignated airspace where aircraft, when operating therein, are required to emply whit procedurs additional to those resulting from normal provision of ATS (mainly special identification and/or reporting procedurs). Such areas are disignated by a variety name ie. Air Defence Identification Zona (ADIZ) being one of more common area but they all have in common the understanding that non-compliance by airoraf with imposed provisions generally result in prompt retaliatory action (interception , force landing, etc)."*

Ketentuan hukum internasional dalam Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional maupun dalam Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization) yang kedudukannya sebagai hukum kebiasaan Internasional dijadikan sumber hukum dan sebagai dasar / landasan negara dalam menerapkan ADIZ dan bahkan juga terhadap kepentingan lain bagi negaranya, tidak menjadi persoalan hukum pada masyarakat internasional. Masyarakat internasional dalam hal ini telah memaklumi dan memahami bahwa ketentuan hukum kebiasaan internasional ini telah menjadi yuriprudensi internasional dan mengikat. Jiwa

dan semangat yang terkandung dalam substansi Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional dan Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization) yang kedudukannya sebagai hukum kebiasaan, memiliki kesamaan tujuan dengan kandungan substansi dari Pasal 51 Piagam PBB yang kemudian diterapkan oleh Peter A. Dutton sebagai dasar pertimbangan teori ADIZ yang dikembangkannya.

1. Penerapan oleh Amerika Serikat dan Kanada
Konvensi Chicago 1944 merupakan landasan berpijak dari ketentuan-ketentuan hukum udara internasional. Kedaulatan wilayah udara negara diatur dalam Konvensi Chicago yang menyatakan: *the contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*. Hukum internasional tidak memberikan hak untuk lintas damai melalui ruang udara, dan untuk memasuki ruang udara suatu negara dibutuhkan ijin dari negara dimana wilayah udaranya akan dimasuki. Ruang udara sepenuhnya tunduk kepada kedaulatan (*sovereignty*) yang lengkap dan eksklusif dari negara kolong (*subjacent state*) sebagaimana ditegaskan oleh ketentuan pasal 1 Konvensi Chicago 1944. Batasan pengaturan yang dimaksudkan dalam Pasal 1 tersebut terbatas hanya menyebutkan demikian, ketentuan tentang batas kedaulatan wilayah udara baik secara vertikal dan horizontal tidak ditemukan pengaturannya dalam konvensi. Peluang penerapan ADIZ oleh suatu negara tidak dibuka oleh konvensi Chicago 1944, namun dikembangkan dan dirasionalkan pembenarannya melalaui penafsiran analogi dan sinkronisasi dari makna-makna yang tekandung dalam Pasal 1, 2 dan 3 Konvensi Chicago 1944. Pasal 1 Konvensi Chicago khususnya pada kata *"complete and exclusive"*, menimbulkan pertanyaan- pertanyaan: apakah yang dimaksud dengan kata ini bahwa kedaulatan negara di ruang udara dapat digunakan dan dilaksanakan secara penuh dan eksklusif tanpa memperhitungkan kepentingan negara lain. Jawaban atas pertanyaan dijelaskan oleh Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 bahwa yang dimaksud dengan penuh (*complete*) adalah: bahwa negara yang berada di bawah ruang udara mempunyai hak secara penuh atau utuh untuk mengatur ruang udara

yang berada di atasnya, dan pada Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 yang dimaksud dengan eksklusif (*exclusive*) adalah negara lain yang ingin memasuki wilayah udara suatu negara harus meminta izin terlebih dahulu kepada negara kolong tersebut.

Pada prinsipnya penetapan batas wilayah suatu negara dengan negara lain (darat, laut dan udara) adalah berdasarkan perjanjian dengan negara-negara tetangga. Pada dasarnya setiap negara memiliki batas kedaulatan di wilayah udara secara horisontal adalah sama dengan seluas wilayah darat negaranya, sedangkan negara yang berpantai batas wilayah negara akan bertambah yaitu dengan adanya ketentuan hukum yang diatur di dalam Article 3 United Nations Convention on the Law Of the Sea (UNCLOS) yang menyebutkan setiap negara pantai dapat menetapkan lebar laut wilayahnya sampai maksimum 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal (*base line*), dengan cara luas daratan yang berdasarkan perjanjian perbatasan dengan negara tetangga dan ditambah dengan Pasal 3 Konvensi Hukum Laut 1982. Begitu pula dalam hal apabila laut wilayah yang berdampingan atau berhadapan dengan milik negara tetangga yang kurang dari 2 x 12 mil laut, maka penyelesaian masalah batas wilayah udara secara horisontal adalah melalui perjanjian antar negara tetangga seperti halnya dalam hukum laut internasional.

Penegasan penetapan batas laut, darat dan udara sebagaimana tersebut diatas, mengacu dan mendasarkan pada ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 (Pasal 1, 2 dan 3) dan kaitan dengan lebar wilayah laut dengan mengacu pada Pasal 3 Konvensi Hukum Laut 1982 dan memperhatikan kesepakatan dan perjanjian bilateral dengan tetangga yang berkepentingan. Penentuan dan atau penetapan wilayah untuk kepentingan tertentu yang dilakukan oleh negara baik di wilayah darat, laut maupun udara (ADIZ) jelas memerlukan adanya kesepakatan bilateral antar negara dan memenuhi ketentuan hukum internasional yang berlaku sebagaimana dijelaskan diatas. Khusus penerapan penetapan ADIZ dapat tidak didasarkan pada hal yang demikian, namun mendasarkan pada prinsip internasional yang dibenarkan yang sering disebut dengan prinsip *Self Defence*.

ADIZ merupakan zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara bagi suatu negara, dimana zona tersebut pada umumnya terbentang mulai dari wilayah teritorial negara yang bersangkutan hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang berbatasan dengan negara tersebut, namun penetapan ADIZ yang demikian tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ adalah wilayah di mana semua pesawat terbang sipil atau militer yang melintas harus melaporkan diri kepada pengawas penerbangan militer. Sistem pelaporannya berbeda dengan sistem pengaturan lalu lintas udara sipil. Karena tujuannya untuk pertahanan udara di wilayah negara, tentu saja sistem ini didukung oleh sistem radar yang terkoneksi dengan sistem persenjataan pertahanan udara. Sistem persenjataan pertahanan udara inilah yang menjadi faktor penentu keberhasilan ADIZ.

Dalam kaitan penerapan dan penetapan ADIZ, beberapa negara seperti Amerika Serikat dan Kanada mengajukan secara sepihak untuk menetapkan zona tambahan wilayah ruang udara diatas *contiguous zone* wilayah ruang lautnya sebagai ruang udara yang diperuntukan untuk Zona pertahanan udara di wilayah ruang udara negaranya. Penerapan sepihak ADIZ di wilayah ruang udara diatas *contiguous zone* wilayah ruang lautnya oleh Amerika dan Kanada ini diterapkan oleh mereka atas dasar penerapan prinsip internasional hak bela diri negara. Secara Internasional Setiap Negara akan selalu berupaya melaksanakan pertahanan/bela diri (*Self Defence*) dan pengawasan terhadap kondisi keamanan di wilayah udaranya dari berbagai bentuk ancaman. Hal inilah yang melatarbelakangi banyak negara didunia termasuk Amerika membuat/menetapkan zona petunjuk pertahanan udara atau ADIZ. Dalam rangka pelaksanaan kedaulatan negara di ruang udara tersebut sering negara-negara menetapkan pada bagian tertentu wilayah ruang udaranya sebagai daerah bahaya, daerah terbatas, dan daerah terlarang untuk semua penerbangan. Biasanya daerah ini adalah daerah militer atau daerah latihan atau daerah-daerah obyek vital nasional, serta pembatasan-pembatasan

penerbangan pada daerah-daerah tertentu lainnya.²³

Disamping mendasarkan pada penerapan prinsip hak bela negara sesuai Pasal 51 Piagam PBB, Penetapan ADIZ oleh Amerika dan Kanada ini secara teori, pada dasarnya adalah menerapkan teori Cooper. Usaha-usaha Amerika Serikat dan Kanada yang menetapkan beberapa bagian dari Lautan Pasifik dan Lautan Atlantik sebagai daerah keamanan yang disebut dengan ADIZ dan CADIZ sebenarnya bertitik tolak kepada pengamanan negaranya dari usaha gangguan keamanan yang mungkin tiba-tiba terjadi. Penetapan ADIZ dan CADIZ oleh Amerika dan Kanada tidak menimbulkan persoalan pada masyarakat internasional, karena memang negara-negara ini memperpak ADIZ maupun CADIZ pada ruang wilayah udaranya, untuk kepentingan kedaulatan, pertahanan dan keamanan negaranya, dan mereka mampu memelihara dan mejaganya baik secara teknis maupun politik, hukum dan diplomasi, unsur dasar teori Coopers dalam penerapan ADIZ maupun CADIZ oleh Amerika dan Kanada relatif terpenuhi.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Setiap negara berhak membentuk *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) di wilayah udara yang berada dibawah kedaulatan dan yurisdiksinya, namun penetapan ADIZ yang demikian tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ atas laut bebas yang tercakup dalam ADIZ negara itu. Pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer yang berada dalam zona tersebut, dan akan terbang mengarah ke pantai negara pendiri ADIZ diwajibkan memberikan laporan rencana penerbangan (*flight plan*) kepada negara pemilik ADIZ. Bagi pesawat udara yang tidak melakukan kewajiban tersebut akan menghadapi tindakan penyergapan (*Interception*) oleh negara pemilik ADIZ. Adapun efektifitas ADIZ ini dapat dicapai apabila didukung dengan sistem "*Air Traffic Control*" (ATC) yang mampu bertindak korelatif dengan sistem pertahanan udara nasional.

2. Hukum Nasional yaitu Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 menjelaskan bahwa prosedur penanganan pelanggaran wilayah udara di Indonesia adalah Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan wajib menanyakan izin penerbangan (*flight clearance*) terhadap pesawat udara negara asing yang akan memasuki wilayah udara. Ketika pesawat udara negara asing tidak memiliki izin penerbangan ataupun izin melintas, maka Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan memerintahkan untuk tidak memasuki wilayah udara. Pesawat udara negara asing yang telah mendarat di pangkalan udara yang ditentukan, izin penerbangan diperiksa oleh Komandan Pangkalan Udara setempat sesuai dengan wilayah hukumnya. Sedangkan pada aturan Hukum Internasional Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa jika "*state aircraft*" memasuki ruang udara negara lain tanpa otorisasi yang sah maka negara tersebut dapat melakukan aksi: a. dicegat untuk keperluan identifikasi; b. diarahkan untuk meninggalkan ruang udara yang dilanggar dengan rute yang ditentukan; c. diarahkan untuk mendarat demi kepentingan penyidikan/penuntutan lebih lanjut; d. dipaksa mendarat untuk penyelidikan/penuntutan lebih lanjut).

B. Saran

1. ADIZ Indonesia sampai saat ini hanya merupakan gambar letak dan koordinat yang telah dipublikasikan secara internasional di dalam *Aeronautical Information Publication* (AIP), akan tetapi persyaratan dan prosedur ADIZ Indonesia itu sendiri belum ada dalam aturan resmi yang dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia, sehingga disarankan Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pertahanan perlu mengkaji kembali penempatan zona ADIZ di wilayah Indonesia sebagaimana telah ditetapkan saat ini dalam AIP maupun Peta Penerbangan TNI Angkatan Udara.

²³Priyatna A., *Loc. Cit.*

2. Baik di dalam Peraturan Perundang-Undangan Indonesia maupun Konvensi-Konvensi Internasional yang mengatur mengenai Penerbangan dan Wilayah Udara tidak secara jelas menjelaskan serta membedakan secara spesifik mengenai jenis-jenis pesawat udara maupun aturannya. Contohnya saja pada Pasal 3 *Convention on International Civil Aviation* (CICA) hanya menjelaskan mengenai Civil Aircraft dan State Aircraft dimana dalam Pasal tersebut dijelaskan bahwa pesawat yang digunakan dalam kemiliteran hanya dianggap sebagai State Aircraft. Tidak dijelaskan secara rinci mengenai perbedaan aturan mengenai Pesawat Tempur secara tegas dalam Hukum Internasional, jika sebuah pelanggaran dilakukan oleh Pesawat Tempur maka prosedur penanganan yang digunakan sama dengan prosedur yang digunakan pada Pesawat Sipil (*Civil Aircraft*). Maka dari itu diharapkan kedepannya Negara-Negara dapat membahas kembali mengenai aturan tentang penanganan pelanggaran wilayah udara khususnya untuk Pesawat Tempur asing karena pesawat jenis ini tentunya berbeda dengan jenis pesawat lainnya karena tentunya terdapa perlengkapan persenjataan canggih yang menakutkan dan dikhususkan untuk berperang sehingga memiliki tingkat resiko yang sangat tinggi dalam membahayakan stabilitas serta keamanan sebuah negara.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Pramono, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2011.
- Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*, Bandung, 2000.
- Christopher M. Petras, *The Law of Air Mobility: The International Legal principles Behind The US Mobility Air Forces Mission*, 2010.
- Fred Isjwara, *Pengantar Ilmu Politik*, Binacipta, Bandung, 1996.
- John V. Augustin, *ICAO and The Use of Force against Civil Aerial Intruders*, Agustus 1998.

Martono, *Pengantar Hukum Udara, Nasional dan Internasional*, Bagian Pertama, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007.

Michael Milda, *Rendition Flight and International Air Law*, 2008.

Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, Buku I Bagian Umum, Jakarta, Bina Cipta, 2010.

Mufti Makarim. A, *Strategi Pengelolaan Dan Pertahanan Wilayah Perbatasan Udara Republik Indonesia: Tantangan Aspek Politik, Yuridis dan Operasional*.

Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta, Fikahati bekerjasama dengan Badan Arbitrase Nasional, 2003.

_____, *Beberapa Bentuk Hukum sebagai Pengantar Menuju Indonesia Emas 2020*, Fikahati Anesha bekerjasama dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia, 2008.

Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2011.

Yasidi Hambali, *Aspek-Aspek Hukum dari Penataan dan pengawasan Wilayah Udara Nasional*, Bandung, 1994.