



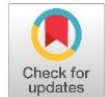
## Penegakan Kedaulatan Di Wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Salrik Roland Saily<sup>1</sup>, Johanis Steny Franco Peilouw<sup>2</sup>, Irma Halima Hanafi<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia

@ : salriksaily18@gmail.com

doi : xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx



### Info Artikel

#### Keywords:

Sovereignty Enforcement;  
Security; Airspace.

#### Kata Kunci:

Penegakan Kedaulatan;  
Pengamanan; Wilayah  
Udara.

### Abstract

**Introduction:** This study discusses the enforcement of sovereignty in Indonesian airspace based on Law number 1 of 2009 concerning Aviation.

**Purposes of the Research:** Rieviewing and discusses froms the regulation and law enforcement in air space in Indonesian airspace based on Law number 1 of 2009 concering Aviation.

**Methods of the Research:** This research uses the juridical normative method by using a statutory approach, a conceptual approach, and a case approach.

**Results of the Research:** The resukts of this study indicate that violations of airspace in Indonesian are still common considering thaht Indonesian has a fairly large area and is limited by violation detection radar devices so that it is very vulnerable in Indonesia's airspace to be entered by foreign civilian aircraft. Indonesian has not only happened repeatedly until the beginning of 2019, but in government regulation number 4 of 2018 concering security of the airspace of the republic of Indonesia, it has been explained and emphasized regarding securing airspace in indonesian airspace in article 1 paragraph (8) government regulations.

### Abstrak

**Latar Belakang:** Penelitian ini membahas mengenai penegakan kedaulatan di wilayah udara Indonesia berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

**Tujuan Penelitian:** Mengkaji dan membahas pengaturan dan penegakan hukum di ruang udara wilayah udara di Indonesia berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

**MetodemPenelitian:** Penelitian ini menggunakan metode yuridis normative dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan kasus.

**Hasil Penelitian:** Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelanggaran wilayah udara di Indonesia masih sering terjadi menggingat Indonesia mempunyai luas wilayah yang cukup luas dan dibatas oleh alat-alat radar pendeteksi pelanggaran sehingga sangat rentang di wilayah udara Indonesia dimasuki pesawat asing negara sipil, kasus-kasus pelanggaran di wilayah udara Indonesia bukan hanya sekali terjadi melainkan sudah berulang kali terjadi sampai pada awal tahun 2019, tetapi di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan wilayah udara Republik Indonesia sudah di jelaskan dan ditegaskan mengenai pengamanan wilayah udara di ruang udara Indonesia dalam Pasal 1 ayat (8) Peraturan Pemerintah.

## 1. Pendahuluan

Kedaulatan adalah terjemahan dalam bahasa Inggris yaitu *Sovereignty* yang berasal dari kata Latin *Superanus* yang berarti teratas. Negara dikatakan berdaulat atau *Sovereign* karena kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri dari suatu Negara, yang dimaksudkan sebagai negara yang berdaulat yakni negara ini mempunyai kekuasaan tertinggi. Walaupun dalam kekuasaan tertinggi juga mempunyai berbagai batasan-batasannya dan ruang keberlakuan kekuasaan tertinggi itu di batasi oleh wilayah negara itu yang artinya suatu negara memiliki kekuasaan tertinggi dalam wilayah batasannya.

Pengertian kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi mengandung (2) dua pembatasan yang penting<sup>1</sup> antara lain sebagai berikut a) kekuasaan terbatas pada batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan itu; b) kekuasaan itu berakhir ketika kekuasaan suatu negara lain dimulai. Dalam Konvensi Montevideo Tahun 1993 yang menyatakan bahwa persyaratan suatu negara adalah dengan adanya penduduk yang tetap (*a permanent population*), adanya wilayah tertentu (*a defined territory*), adanya pemerintahan (*a government*), dan adanya kemampuan melakukan hubungan dengan Negara lain (*a capacity to enter into relations with other states*).<sup>2</sup>

Perbatasan wilayah negara merupakan kawasan strategis sehingga peran penegak hukum baik aparat keamanan dan instansi-instansi pengelola perbatasan sangat penting,<sup>3</sup> dalam konteks hubungan internasional prinsip kedaulatan negara memiliki kekuasaan atas suatu wilayah (teritorial) serta hak-hak yang kemudian muncul dari penggunaan kekuasaan teritorial. Kedaulatan mengandung arti bahwa negara mempunyai hak kekuasaan penuh untuk melaksanakan hak teritorialnya dalam batas-batas wilayah negara yang bersangkutan. Prinsip kedaulatan di dalam Piagam PBB merupakan salah satu prinsip dasar yang paling penting dan terutama di dalam kesamaan dan posisi hal antar negara di dunia,<sup>4</sup> dan hal ini merupakan salah satu prinsip atau doktrin yang disebut dengan *jus cogens* atau *peremptory norms*<sup>5</sup> yakni: suatu norma yang diterima sebagai norma dasar hukum internasional dan diakui oleh masyarakat internasional secara keseluruhan sebagai suatu norma yang tidak boleh dilanggar. Tanah, wilayah, sumber daya alam adalah identik dengan HAM masyarakat adat atas hidup, dan pangan adalah bagian dari hak mereka untuk keberlanjutan hidup. Tanah bagi mereka adalah *raison d'être* bagi keseluruhan eksistensi hidup mereka,<sup>6</sup> dalam masalah pengelolaan dan pertahanan di wilayah udara

---

<sup>1</sup> Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung 2003, h. 16-18.

<sup>2</sup> M. Iman Santoso, *Perspektif Migrasi Dalam United Nation Convention Against Transnational Organized Crime*, Cet 1, Perum Percetakan Negara RI, Jakarta 2007, h. 37.

<sup>3</sup> Adolfo Bormasa, John Dirk Pasalbessy, and Erwin Ubwarin, "Penegakan Hukum Di Wilayah Laut Pada Wilayah Perbatasan Negara," *PATTIMURA Legal Journal* 1, no. 1 (2022): 30-43.

<sup>4</sup> Prinsip ini terdapat dalam Pasal 2 ayat (1) Piagam PBB bahwa "*The Organization is Based on the Principle of the sovereign Equality of all its members*" Prinsip dalam Piagam PBB dipertegas dalam Resolusi Majelis Umum No.2625/1970 "*General Assembly Declaration on Principle of International Law Concerning Friendly Relations and Cooperation among States in Accordance with the Charter of the United Nations*

<sup>5</sup> M. Iman Santoso, *Op. Cit.* h. 38.

<sup>6</sup> Wattimena, J.A.Y. (2013). Prinsip-Prinsip Penanaman Modal Asing dan Implimentasinya pada Masyarakat Hukum Adat. In *Kumpulan Tulisan Dosen-Dosen Fakultas Hukum Universitas Pattimura. Ambon: Anugerah Sejati*, h.96

sangat terikat dengan beberapa konsep dasar tentang negara sebagai entitas yang memiliki kedaulatan, penduduk, dan wilayah serta tafsir atau persepsi atas sebuah masalah yang dihadapi, dengan demikian pengelolaan dan pertahanan wilayah udara dapat disimpulkan sebagai upaya untuk menjaga dan mewujudkan eksistensi dari suatu negara yang di tandai dan terlindunginya kedaulatan penduduk, dan wilayah dari berbagai jenis masalah yang dihadapi.

Konsep ini merupakan bagian dari suatu pemahaman totalitas mengenai konsep keamanan negara, yang adalah kemampuan negara untuk melindungi apa yang ditetapkan sebagai nilai-nilai dimana sebuah pencapaiannya merupakan sebuah proses yang terus menerus, dengan menggunakan elemen *Power and Resources* yang ada dalam melingkupi aspek kehidupan.

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara dan mempunyai kedaulatan atas wilayahnya untuk dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia yang termuat dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai negara yang berdaulat, Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udara yang sesuai dengan Konvensi Chicago tahun 1944, dalam Pasal 1 menyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*Complete and Exclusive Sovereignty*) atas ruang udara dan wilayah kedaulatannya.<sup>7</sup>

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa negara Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia<sup>8</sup>. Ruang udara mempunyai arti penting bagi suatu negara, salah satunya dapat dilihat dari aspek integritas wilayah dan keamanan nasional yang harus didayagunakan sebaik-baiknya.<sup>9</sup> Ruang udara juga mempunyai fungsi strategi sebagai aset nasional yang sangat berharga termasuk didalamnya untuk kepentingan dan pertahanan keamanan.<sup>10</sup> Pertahanan dan keamanan negara adalah segala upaya untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara, dan keselamatan negara dari masalah dan gangguan terhadap keutuhan Negara.<sup>11</sup>

Kondisi wilayah Indonesia yang luas tentunya berpotensi mengundang masalah pelanggaran wilayah udara Indonesia dengan menggunakan wahana udara, masalah pelanggaran wilayah udara Indonesia selain mengganggu keamanan nasional, masalah ini juga berpengaruh terhadap kedaulatan wilayah apabila ditinjau dari pertahanan negara. Pelanggaran wilayah udara adalah suatu keadaan, dimana pesawat terbang dari sipil atau militer memasuki wilayah udara negara tanpa izin sebelumnya dari negara yang dimasukinya<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> <http://dhesykase.blogspot.com/kedaulatan-di-ruang-udara> diakses pada tanggal 14 Juli 2021 Pukul. 20:15

<sup>8</sup> Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

<sup>9</sup> Ida Bagus Rahmadi Supancana, Peranan Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaran, CV. Mitra Karya, Jakarta 2003, h.271.

<sup>10</sup> *Ibid*, h. 298.

<sup>11</sup> Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara

<sup>12</sup> [Http://hukum.studentjournal.ub.ac.id](http://hukum.studentjournal.ub.ac.id). Dita Anggraini Wibowo, Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia oleh Pesawat Sipil Asing, diakses pada tanggal 14 juli 2021 Pukul 20:15

Tugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan wilayah udara secara yuridiksi nasional yang diembani oleh TNI AU yang termuat dalam Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang TNI, bukanlah pekerjaan mudah dalam luasnya wilayah udara nasional dengan berbagai batas sarana dan prasarana yang ada, sehingga membuat TNI AU harus bekerja keras dalam hal ini yang artinya TNI AU harus berupaya dalam melaksanakan tugasnya seoptimal mungkin<sup>13</sup>. Dalam pelaksanaan tugas tersebut pada hakikatnya merupakan implementasi dari amanat masyarakat dunia yang tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 Tentang Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dan untuk regulasi Indonesia termuat dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Dalam undang-undang No 1 Tahun 2009 Indonesia menganut prinsip kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah ruang udara di atas Indonesia yang artinya Indonesia mempunyai hak penuh untuk menggunakan ruang udaranya bagi kepentingan pertahanan dan keamanan nasional untuk terciptanya kondisi wilayah udara yang aman, bebas dari masalah atau ancaman melalui media udara termasuk dalam navigasi penerbangan yang dapat membahayakan kedaulatan negara serta melemahkan kewibawaan pemerintah.<sup>14</sup>

Terdapat beberapa pelanggaran wilayah udara yang terjadi di wilayah udara di Indonesia, misalnya peristiwa penahanan pesawat sipil di bandara Mopah Merauke pada pertengahan Mei 2017 dan penahanan pesawat sipil asing di Lanud Halim Perdanakusuma Jakarta Maret 2017 yang menunjukkan masih tingginya pelanggaran wilayah udara nasional, seperti yang telah diberitakan media, TNI AU dan pihak-pihak terkait (Imigrasi dan Otoritas Bandara) Merauke. Papua telah menahan pesawat sipil asing dengan nomor registrasi D-EBIW pesawat diawaki 2 (dua) crew berkebangsaan Australia yaitu Polzer Helmut Gunter dan Urlancher Jean Marie. Pesawat jenis Cessna T206H dengan rute Darwin-Rozks-Sidney-Whibsaund-Horn Island-Merauke-Timika-Kaimana- Manado-Jepang- Rusia- dan USA ini pesawat ini ditahan karena tidak memiliki izin melintas.<sup>15</sup>

Sebelumnya pada pertengahan Maret 2017, Lanud Halim Perdanakusuma dan pihak-pihak terkait juga menahan sebuah pesawat sipil asing jenis Cessna C-208B dengan registrasi VH-ZKA yang di piloti oleh Captain Mark Herradence dan Hamilton Grant Dowson (Berkebangsaan Australia) karena pesawat yang diterbangkan dari rute yang seharusnya (tidak sesuai flight clearance). Dari masalah tersebut ada beberapa pelanggaran di wilayah udara, baik diawali dengan kegiatan *force down* (pemaksaan mendarat) oleh pesawat-pesawat buruh sergap TNI AU di wilayah yuridiksi nasional maupun tanpa *force down*.<sup>16</sup>

Pada Tahun 2019 tanggal 14 Januari Direktur Badan Usaha Bandara Udara Hang Nadim, Suwarso yang menyatakan bahwa Pesawat F16 sedang melakukan pemaksaan mendarat oleh aparat TNI AU di batam terhadap pesawat Ethiopian Airlans, Pesawat kargo

---

<sup>13</sup> Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia

<sup>14</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 8 Juni 2017 Pukul. 21:54

<sup>15</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 8 Juni 2017 Pukul. 21:54

<sup>16</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 8 Juni 2017 Pukul. 21:54

jenis Boeing 777 dengan nomor registrasi ET-AVN itu diketahui bertolak dari arah Addis Ababa ibukota Ethiopia dengan tujuan Hongkong sehingga di lakukan pemaksaan mendarat oleh TNI AU dikarenakan tidak mempunyai surat izin memasuki wilayah udara Indonesia. Pemaksaan mendarat tersebut berawal dari laporan Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional (Kosekhanudnas) III Medan kepada Komando Petahanan Udara Nasional (Kohanudnas).<sup>17</sup>

Terlepas dari masalah tersebut sebuah tindakan force down oleh TNI AU, menjadi bukti kalau jajaran TNI AU tidak pernah tinggal diam dalam merespon para pelanggar wilayah kedaulatan udara nasional, sebagai bagian dari tindakan hukum force down oleh pesawat-pesawat TNI AU kepada pelanggar kedaulatan udara nasional merupakan bentuk konkrit TNI AU dalam menjaga harkat dan wibawa negara. Masyarakat nasional maupun internasional memberikan apresiasi positif terhadap tindakan force down TNI AU terhadap pesawat asing yang tidak terjadwal di wilayah yuridiksi nasional, tetapi di sisi lain mengapa proses hukum yang dilakukan kurang memberikan efek jera kepada pelanggar kedaulatan udara Indonesia.<sup>18</sup>

## 2. Metode Penelitian

Sesuai dengan judul penulis yaitu “Penegakan Kedaulatan Di Wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan” maka penulis menggunakan metode hukum yuridis normatif yang data-data atau sumber-sumber diambil dari referensi buku atau dengan menggunakan sesuai dogmatic hukum. Penelitian yang digunakan oleh penulis dapat dipakai sebagai arsip.

## 3. Hasil Dan Pembahasan

### 3.1. Kasus-Kasus Pelanggaran di Wilayah Udara

Beberapa tahun terakhir, pelanggaran wilayah udara nasional masih sering terjadi, pelanggaran itu pun dilakukan baik oleh maskapai penerbangan sipil, pesawat militer asing maupun pesawat tanpa awak (*drone*). Dua kasus dari berbagai kasus yang ada sampai dengan tahun 2019 telah menjadi sorotan permasalahan pelanggaran ruang udara di wilayah udara Indonesia, TNI Angkatan Udara (AU) sempat melaksanakan pencegahan penerbangan sipil yang melintas tanpa izin di wilayah udara bagian barat Indonesia. Akan tetapi untuk melakukan penindakan, belum ada payung hukum dan wewenang yang mengatur secara terperinci. Selanjutnya di wilayah timur Indonesia terdapat ratusan jalur udara yang belum sepenuhnya dikelola pemerintah dan masih aktif dilalui penerbangan perintis yang tidak bisa diawasi secara komprehensif. Berbagai operasi penerbangan ini sangat berpotensi digunakan untuk kegiatan illegal dan penyelundupan narkoba, miras, senjata bahkan juga manusia.<sup>19</sup>

Pada tanggal 28 juni 2015 sekitar pukul 08:45 WITA dilaporkan adanya sebuah helicopter sipil asal Malaysia yang mendarat tanpa izin di Pos Pengamanan Perbatasan

---

<sup>17</sup> <http://m.antarnews.com> diakses pada tanggal 16 januari 2019 Pukul 16:14 WIB

<sup>18</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 8 Juni 2017 Pukul. 21:54

<sup>19</sup> <http://nasional.okezone.com/read>, diakses pada tanggal 2 oktober 2021 Pukul, 22:05



(Pantas) Aji Kuning, Pulau Sebatik, Kalimantan Utara. Berdasarkan informasi yang diperoleh pesawat berlogo GRAND 9M-YMH jenis Copter Agustus 109 tersebut milik Sabah Air Aviation, Malaysia. Helikopter ini dipiloti oleh Kapten Roslan dan tanpa didampingi Co-Pilot, rute dari helikopter ini yaitu Tawau-Kampung Sungai Melayu, Malaysia dengan jumlah penumpang terdiri dari 5 orang yaitu Mendragi Ahmad Zahid Hamidi dan 4 orang kontraktor yang sedang membangun sungai melayu. Hal ini belum dilakukan tindakan apapun oleh petugas TNI Pos Pantas Aji Kuning yang sedang mendekat, dalam tempo kurang dari lima menit pesawat sudah langsung meninggalkan landas. Petugas TNI Pos Panta Aji Kuning menyatakan bahwa mereka kesulitan untuk melakukan tindakan mengingat tidak adanya kekuatan tempur udara yang dimiliki Lanud Tarakan, sementara pesawat Sukhoi Stand by Lanud Hassanuddin, Makasar, Sulawesi Selatan.<sup>20</sup>

Kasus pelanggaran terhadap ruang udara bukan hanya sekali di Indonesia yang telah dilakukan oleh pesawat komersil Malaysia yang terjadi, pada 14 desember 2010 pesawat udara jenis BAE 146-200 yang adalah sebuah pesawat catering dari Malaysia melanggar ruang udara Indonesia dalam penerbangannya dari Dili menuju Kuala Lumpur, pesawat ini mengangkut keluarga kerajaan Malaka, Malaysia, pesawat yang membawahi keluarga kerajaan ini ternyata belum memiliki izin diplomatik (*diplomatic clearance*) dari kementerian luar negeri dan izin keamanan (*security clearance*) dari kementerian pertahanan maupun Persetujuan penerbangan (*flight approval*) dari kementerian perhubungan. Berdasarkan surat keputusan Direktur Jendral Penerbangan Udara Pesawat, pesawat ini dapat dikenakan denda sebesar 100x biaya pendaratan yang telah ditetapkan. Selain di Malaysia, pelanggaran udara juga dilakukan oleh negara Pakistan, Singapore, Australia dan Amerika Serikat dalam beberapa waktu sebelumnya juga telah terjadi insiden atau tindakan yang membuat otoritas Indonesia memaksa pesawat komersil Boeing 737-300 milik negara Pakistan International Airlines (PIA) untuk mendarat darurat di bandara Sultan Hassanuddin. Pesawat komersil ini sedang melakukan perjalanan yang membawahi para diplomatik dari Dili menuju Islamabad yang berarti ini melewati ruang udara Indonesia tanpa menggunakan izin.<sup>21</sup>

Pada 28 oktober 2014 dimana pesawat sipil Singapura jenis Beechcraft 9L yang mengangkut siswa yang sedang belajar, terbukti masuk wilayah RI tanpa adanya izin, pesawat dengan nomor registrasi VH-PFK (Australia) ini dengan menggunakan rute perjalanan sibu sebelah timur Kuching, Malaysia ke seletar, Singapura. Pesawat ini akhirnya dipaksa untuk melakukan pendaratan oleh dua buah pesawat Sukhoi 27/30 Flanker TNI AU di Pangkalan Udara Supadio, Pontianak, Kalimantan Barat. Ketiga kru pesawat yaitu Kapten Chin Kian, dan dua siswa diperiksa oleh penyidik pegawai negeri sipil perhubungan udara dan kemudian ditetapkan denda. Sementara surat izin

---

<sup>20</sup> <http://news.liputan6.com/read/226238/malaysia-minta-maaf-helikopter-mendarat-di-perbatasan-indonesia>. diakses pada tanggal 17 Januari 2022

<sup>21</sup> H. K Martono, "Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap Keamanan dan Keselamatan Internasional" makalah pada Seminar Nasional Menggugat Pertanggungjawaban Hukum atas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Internasional yang diselenggarakan oleh bagian Hukum Internasional. FH Universitas Diponegoro, Semarang 19 Mei 2011

penerbangan di urus oleh pegawai negeri sipil perhubungan pemerintah singapura di kementerian Luar Negeri, Mabes TNI dan Kementerian Perhubungan.<sup>22</sup>

Pada Tahun 2019 tanggal 14 Januari Direktur Badan Usaha Bandara Udara Hang Nadim, Suwarso yang menyatakan bahwa Pesawat F16 sedang melakukan pemaksaan mendarat oleh aparat TNI Angkatan Udara (AU) di batam terhadap pesawat Ethiopian Airlans, Pesawat kargo jenis Boeing 777 dengan nomor registrasi ET-AVN itu diketahui bertolak dari arah Addis Ababa ibukota Ethopia dengan tujuan Hongkong sehingga di lakukan pemaksaan mendarat oleh TNI Angkatan Udara (AU) dikarenakan tidak mempunyai surat izin memasuki wilayah udara Indonesia. Pemaksaan mendarat tersebut berawal dari laporan Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional (Kosekhanudnas) III Medan kepada Komando Petahanan Udara Nasional (Kohanudnas).<sup>23</sup>

Pelanggaran udara yang terjadi di sekitar perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia, pelanggaran itu terjadi selama bulan januari sampai bulan juni tahun 2019 dengan berbagai lokasi tertentu seperti kepulauan riau dan wilayah perbatasan udara Indonesia lainnya. Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) RI mengkaji mengenai wilayah negara dan sistem pertahanan dan keamanan menurut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.<sup>24</sup>

Sebelumnya pada pertengahan Maret tahun 2017, Lanud Halim Perdanakusuma dan pihak-pihak terkait juga menahan sebuah pesawat sipil asing jenis Cessna C-208B dengan registrasi VH-ZKA yang di piloti oleh Captain Mark Herradence dan Hamilton Grant Dowson (Berkebangsaan Australia) karena pesawat yang diterbangkan dari rute yang seharusnya (tidak sesuai flight clearance). Dari masalah tersebut ada beberapa pelanggaran di wilayah udara, baik diawali dengan kegiatan *force down* (pemaksaan mendarat) oleh pesawat-pesawat buruh sergap TNI AU di wilayah yuridiksi nasional maupun tanpa *force down*.<sup>25</sup> Tindakan intersepsi (pencegatan), pengusiran, bahkan pemaksaan mendarat (*force down*) yang dilakukan oleh pesawat-pesawat TNI AU yang dikerahkan oleh Kohanudnas, merupakan salah satu tindakan tegas dalam rangka menegakkan aturan sesuai undang-undang.

Pengejaran pesawat komersial jenis A320 Indigo Airlines yang dilakukan oleh jet-jet tempur Sukhoi Su-27/30 pada tanggal 31 oktober 2018. Kala itu, amada jet tempur Sukhoi dari Skadron Udara 11 Makassar tengah ditempatkan di Batam untuk melakaanakan operasi yang digelar Kohanudnas dan ternyata mendapatkan mangsanya.<sup>26</sup>

Sebuah ancaman yang berpotensi dan akan menjadi permasalahan ke depan adalah pelanggaran wilayah udara yang berada di kepulauan riau dan sekitarnya, yang dari tahun 2019 bulan januari sampai juni sudah terjadi 165 pelanggaran dengan berbagai macam pelanggaran baik secara fisik maupun secara admissnistrasi, pelanggaran di wilayah riau

---

<sup>22</sup> Harian Kompas, 30 Oktober 2014

<sup>23</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 9 november 2020 Pukul. 21:00

<sup>24</sup> *Ibid*

<sup>25</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 9 november 2020 Pukul. 21:00

<sup>26</sup> <http://www.airspace-review.com> diakses pada tanggal 2 oktober 2021 Pukul 22:40

di sebabkan dari adanya dualisme pemahaman terkait dengan *military training area* Indonesia dengan Singapura.<sup>27</sup>

Peristiwa penahanan pesawat selanjutnya adalah penahanan pesawat asing sipil di bandara Mopah Merauke pada pertengahan Mei 2017. Kasus ini merupakan kasus serius yang tentu telah menunjukkan masih tingginya pelanggaran wilayah udara nasional, seperti yang telah diberitakan media, TNI AU dan pihak-pihak terkait (Imigrasi dan Otoritas Bandara) Merauke. Papua telah menahan pesawat sipil asing dengan nomor registrasi D-EBIW pesawat diawaki 2 (dua) crew berkebangsaan Australia yaitu Polzer Helmut Gunter dan Urlancher Jean Marie. Pesawat jenis Cessna T206H dengan rute Darwin-Rozks-Sidney-Whibsaund-Horn Island-Merauke-Timika-Kaimana- Manado-Jepang- Rusia- dan USA ini pesawat ini ditahan karena tidak memiliki izin melintas.<sup>28</sup>

Terjadi pelanggaran udara juga di wilayah Papua, pelanggaran yang berjalan hanya dari dalam negeri ke dalam negeri, pihak yang mencatat pelanggaran udara di Papua sepanjang tahun 2019 sebanyak 6.671. Sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 4 yang mengharuskan mereka dalam penerbangan harus meminta izin, namun pada kenyataannya para penerbangan misionaris atau carter kebanyakan tidak melakukan perizinan sehingga pelanggaran di Papua mencapai 6.671.<sup>29</sup>

Objek-objek atau sasaran-sasaran militer dibatasi pada objek-objek yang oleh sifatnya letak tempatnya, tujuannya, atau kegunaannya dalam memberikan sumbangan yang efektif bagi aksi militer yang jika dihancurkan secara menyeluruh atau sebagian, direbut atau dintralisir, didalam keadaan yang berlaku pada waktu itu, memberikan suatu keuntungan militer yang pasti.<sup>30</sup>Tentu merupakan potensi ancaman bagi pangkalan militer negara, dalam membangun kekuatan militer dalam hal ini TNI Angkatan Udara dalam konsep pembangunan kekuatan yang berdasarkan kemampuan-kemampuan yang di butuhkan dalam menghadapi ancaman tersebut. Dari pembangunan kekuatan yaitu alutsista karena Angkatan Udara tanpa adanya kekuatan alutista tentu tidak bisa optimal dalam menjalankan tugas.<sup>31</sup>

Peraturan Pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah No 4 Tahun 2018 tentang Pengamana Wilayah Udara Republik Indonesia di tegaskan bahwa dalam pasal 1 ayat 8 ; Persetujuan Terbang (*flight approval*) adalah persetujuan terbang dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Pasal 1 ayat 9 ; Izin Keamanan (*security clearance*) adalah persetujuan terbang dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan. Pasal 1 ayat 10 Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) adalah persetujuan terbang dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang luar negeri.

---

<sup>27</sup> *Ibid*

<sup>28</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 9 november 2020 Pukul, 19:00

<sup>29</sup> *Ibid*

<sup>30</sup> Irma Halimah Hanafi. "Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran." *Balobe Law Journal* 1, no. 2 (2021): 91 – 108. Doi: 10.47268/balobe.v1i2.651

<sup>31</sup> *Ibid*



Pembedaan pesawat negara udara dengan pesawat udara sipil juga ditemukan di konvensi PBB 1958 dan konvensi PBB 1982 tentang hukum laut. Istilah yang digunakan oleh konvensi 1958 adalah pesawat udara militer dan pesawat udara dinas pemerintah (*govenment services*) di satu sisi dengan *privat aircraft* di sisi lain. *Privat aircraft* tidak memiliki kewenangan penegakan hukum sebagaimana yang dimiliki pesawat militer dan pesawat udara dinas pemerintah.<sup>32</sup>

Pesawat udara negara asing yang terbang ke dan atau dari wilayah udara harus memiliki izin diplomatik (*Diplomatic clearance*) dan izin keamanan (*security cleanrance*) dan persetujuan penerbangan (*flight approval*). Untuk pesawat udara sipil asing tidak berjadwal terbang ke dan atau melalui wilayah udara. Sebagaimana, dimaksud dalam Pasal 10 ayat 3 Peraturan Pemerintah yang menegaskan bahwa “ Setiap Orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud, menurut Peraturan Pemerintah akan dikenakan sanksi baik berupa administrasi yang berupa denda sejumlah Rp.5.000.000.000,00 yang dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang sesuai dengan kewenangan.<sup>33</sup>

Apabila dapat diperhatikan secara teliti mengenai kasus-kasus pelanggaran yang terjadi di ruang udara Indonesia ada kasus yang dilakukan oleh pesawat asing sipil komersil dan ada juga yang dilakukan oleh pesawat militer terhadap pelanggaran-pelanggaran di ruang udara Indonesia pesawat asing sipil ada yang menyangkut pejabat negara untuk misi kenegaraan dan ada juga yang benar-benar aktivitas komersial. Ada melalui penerbangan terjadwal dan ada yang tidak terjadwal. Bagi masyarakat awam seringkali tidak memperhatikan hal tersebut yang penting bagi mereka adalah fakta adanya pesawat asing masuk ke wilayah Indonesia tanpa izin dan ini dianggap pelanggaran kedaulatan ruang udara Indonesia , sehingga seharusnya Indonesia bersikap tegas dan meminta tanggungjawab pada negara yang melakukan pelanggaran penerbangan.

### **3.2. Penyelesaian Pelanggaran Wilayah Udara Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan**

Penerbangan atau yang dalam bahasa Inggris disebut *flight* dan bahasa Belanda disebut *luchtvaart*, dalam konteks ini mengacu pada mobilitas manusia atau barang menggunakan alat transportasi pesawat terbang. Unsur pokok fisik penerbangan tidak hanya pesawat terbang, tetapi juga penerbang, landasan pacu (*runway*), dan terminal (*bandara/pangkalan udara*). Sehingga kurang tepat jika hanya memusatkan kajian pada perkembangan pesawat terbang saja, melainkan mencermati pula unsur-unsur lainnya tersebut. Mencermati aspek-aspek nonfisik lain seperti latar belakang terselenggaranya penerbangan, penyelenggara penerbangan, tujuan penerbangan, dan ruang lingkup penerbangan, sebagai satu kesatuan dan tidak dapat dipisahkan dalam dunia penerbangan (*world of flight*).

Sebelum adanya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 dan Undang-Undang Nomor

---

<sup>32</sup> K Martono, Hukum Udara, Angkutan Udara dan hukum Angkasa, Hukum laut Internasional, Mandar Maju, Bandung, 1995, h.55.

<sup>33</sup> <https://hukumonline.com/berita/acara-pengaturan-pengamanan-wilayah-udara-republik-indonesia>. diakses pada 29 september 2021. Pukul 22:15

15 Tahun 1992 untuk itu pengaturan kedaulatan negara dalam Undang-Undang No.83 Tahun 1958 di atur secara eksplisit (tegas), tetapi secara implisit (tak langsung) dapat dimaknai sebagai bentuk kedaulatan negara di ruang udara. Di mana dinyatakan dalam Pasal 2 yang menyebutkan bahwa “ Dilarang melakukan penerbangan selainnya dengan pesawat udara yang mempunyai kebangsaan Indonesia, atau dengan pesawat udara asing berdasarkan perjanjian internasional atau persetujuan pemerintah” dan Pasal 5 ayat (1) yang berbunyi “ Menteri dan/atau Menteri Pertahanan berkuasa untuk melarang penerbangan diatas suatu bagian wilayah Republik Indonesia dengan tidak membedakan antara pesawat udara Indonesia dan asing”

Berbeda dengan Undang-Undang No.83 Tahun 1958, pada Undang-Undang No.15 Tahun 1992 mengatur secara khusus kedaulatan negara di wilayah udara dalam satu bab khusus. Dalam Pasal 4 menyebutkan bahwa” Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah ruang udara Republik Indonesia”. Prinsip kedaulatan negara yang bersifat *complete and exclusive* yang ada dalam konvensi Chicago 1944 diterapkan dalam undang-undang ini dengan mengartikan *complete and exclusive* dengan istilah penuh dan utuh.

Sebagai bentuk pengejawantah kedaulatan negara yang penuh dan utuh tersebut, dalam Pasal 5 disebutkan bahwa “ Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan, dan ekonomi nasional”.

Selanjutnya, terkait kedaulatan negara di ruang udara dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 di atur secara khusus dalam pasal 5 yang menyatakan bahwa “ Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia “. Sepintas ketentuan pasal ini mirip dengan ketentuan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, namun bila di titik lebih jauh ternyata ada sedikit perbedaaan dalm penggunaan istilah “ utuh” dengan “ eksklusif”. Sayangnya tidak adanya penjelasan dalam undang-undang ini tentang perubahan istilah tersebut.

Sebagai implementasi kedaulatan negara di ruang udara, pemerintah menurut Pasal 6 undang-undang ini berperan melaksanakan kedaulatan negara dalam bentuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Bentuk kedaulatan negara di bidang pertahanan dan keamanan negara di lakukan melalui pertama, kewenangan pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas, dan kedua , pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing di larang terbang melalui kawasan udara terlarang, larangan tersebut harus bersifat permanen dan menyeluruh.<sup>34</sup>

Dalam jejak dunia penerbangan Indonesia dikenal adanya dua jenis penerbangan, yakni militer dan sipil (komersial). Keduanya memiliki akar sejarah yang saling bersinggungan dan tentu memiliki kepentingan yang besar dan tujuan sejak dahulu. Dengan kedua jenis penerbangan tentu menjadi hal yang sangat krusial bagi penyelesaian

---

<sup>34</sup> Agus Riyanto, 2015, “Mengakhiri Dualisme dalam Menjaga dan Menangani Wilayah Udara Indonesia”, Makalah disampaikan dalam 5th Dies Natalis Busines Law, Jakarta: Universitas Bina Nusantara

pelanggaran wilayah udara dalam pengaturan penerbangan Indonesia. Dengan berbagai kasus kasus pelanggaran wilayah udara merupakan salah satu masalah dan tantangan yang serius. Ketika memacu pada dunia penerbangan dalam hal unsur - unsur non fisik juga merupakan komponen penting dalam melihat dan menegakan permasalahan yang dihadapi penerbangan NKRI. Kedaulatan Indonesia atas ruang udaranya dicantumkan secara tegas dalam Pasal 5 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, sifat kedaulatan yang utuh dan penuh dari ruang udara nasionalnya berbeda dengan sifat kedaulatan negara di wilayah lautnya.

Bagi Indonesia, ruang udara adalah bagian integral dan salah satu dimensi kawasan kepentingan hidup (*lebensraum*) bangsa dan negara Indonesia .sebagai wawasan kepentingan hidup, ruang udara didaya gunakan untuk mewujudkan tujuan nasional yang tidak mengabaikan upaya pelestariannya. Segala daya dan upaya dalam rangka pendayagunaan dan pelestarian ruang udara yang dilaksanakan secara terpadu dan terintegritas guna mewujudkan tujuan nasional disebut kedirgantaraan nasional. Kedaulataan yang bersifat penuh dan utuh dari suatu negara atas ruang udara diwilayah teritorial juga diakui oleh hukum internasional khususnya dalam pasal 1 konvensi Chicago tahun 1944 tentang penerbangan sipil internasional. Diterimanya prinsip itu dalam konvensi paris 1919, yang merupakan saat-saat awal terbentuknya hukum udara internasional, menunjukan pertanda kemenangan konsep yang menghendaki, agar wilayah udara setiap negara dinyatakan tertutup (*the air is closed* ) dan bukannya bebas terbuka (*the air is free*) konsep *the air is closed* dilandasi secara kuat oleh alasan pertimbangan keamanan negara (*security consideration* ). Dan yang terakhir ini telah didorong oleh adanya kesadaran negara-negara akan sifat khusus dari petensi penggunaan pesawat terbang sebagai alat utama sistem senjata teknologi.<sup>35</sup> Selanjutnya dalam ketentuan pasal 5 undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, pelanggaran wilayah udara terjadi pada saat suatu pesawat udara melintas terbang di wilayah udara NKRI tanpa dilengkapi izin dari pihak yang berwenang. Adapun yang dimaksud pesawat udara dalam ketentuan ini adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Berdasarkan definisi tersebut maka ketentuan pasal 5 ini dapat diberlakukan untuk berbagai jenis pesawat udara manapun yang bertanda indonesia maupun asing, baik pasawat terbang sipil maupun militer.<sup>36</sup>

Dalam hal ini terjadi pelanggaran terhadap ketentuan ini, Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan mengatur bahwasanya pesawat udara tersebut diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan. Personel pemandu lalu lintas penerbangan kemudian akan menginformasikan adanya pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan negara terlarang dan terbatas kepada aparat yang tugas dan tanggungjawabnya dibidang pertahanan negara. Apabila pesawat tersebut tidak menaati perintah dan peringatan yang diberikan oleh personel pemandu lalu lintas maka dilakukan tindakan

---

<sup>35</sup> Barus, Yan Jefri, "Yurisdiksi Wilayah Udara Suatu Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional," Departemen Hukum Internasional FH USU (2014)

<sup>36</sup> <https://hukumonline.com/berita/acara-pengaturan-pengamanan-wilayah-udara-republik-indonesia>. diakses pada 29 september 2021. Pukul 22:15

pemaksaan oleh pesawat udara negara untuk keluar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau kawasan udara terlarang dan terbatas atau untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara tertentu dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Ironisnya undang-undang ini memang tidak menyediakan instrument sanksi baik administratif maupun pidana bagi pelanggaran kedaulatan NKRI.<sup>37</sup>

Dengan demikian berdasarkan Hukum Internasional, pengaturan mengenai ruang udara diatur dalam Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation (Paris Convention/Konvensi Paris 1919), Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention 1944/Konvensi Paris 1944) dan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982/Konvensi Hukum Laut 1982). Dalam Pasal 3 huruf c Chicago Convention 1944 menyatakan *"No state aircraft of a contracting state shall fly over the territory of another state or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof"*. Dengan adanya ketentuan tersebut maka dapat dikatakan bahwa pesawat militer tidak memiliki hak untuk melintas ruang udara suatu negara.

Sifat ruang udara nasional adalah tertutup baik bagi pesawat sipil maupun militer, sehingga di ruang udara nasional tidak mengenal adanya hak lintas damai pihak asing seperti pada wilayah laut. Semenjak dibentuknya UNCLOS 1982 yang telah dirafisikan Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, kedaulatan wilayah udara Indonesia mengalami pembaharuan. Ketentuan Pasal 53 konvensi tersebut menyatakan bahwa suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atas wilayahnya. Indonesia sebagai negara kepulauan diwajibkan menyediakan alur laut kepulauan untuk jalur lintas damai untuk kapal asing dimana hal tersebut juga berlaku untuk pesawat asing baik sipil maupun militer di wilayah udara di atasnya.<sup>38</sup>

Pelanggaran wilayah udara (aerial intrusion) adalah suatu keadaan di mana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki itu. Kata kunci disini adalah "tanpa izin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki". Kata-kata ini mengandung implikasi hukum bahwa pada dasarnya wilayah udara suatu negara adalah tertutup bagi pesawat-pesawat negara lain (the air is closed), bukan bebas terbuka (the air is free). Konsep the air is closed dilandasi secara kuat oleh alasan pertimbangan keamanan negara. Hal tersebut didorong oleh adanya kesadaran negara-negara akan sifat khusus dari potensi penggunaan pesawat udara sebagai alat utama sistem senjata teknologi.

Dari reportase Republika tanggal 13 Nopember 2014, pelanggaran atas wilayah Indonesia tercatat pertama kali terjadi pada tanggal 2 Juli 2003 ketika lima pesawat militer F-18 Hornet milik Amerika Serikat melintasi pulau Bawean tanpa izin. Pesawat tempur TNI-AU kita lalu mengejar dan memperingatkan mereka hingga pergi keluar dari udara Indonesia. Sembilan tahun kemudian, pada bulan Juni 2011 pesawat angkut C17 Globe Master pernah masuk ke wilayah Indonesia tanpa izin. Pesawat angkut raksasa itu masuk lewat Pekanbaru, Riau. Pesawat dihalau keluar hingga ke Morotai. Kemudian pada tanggal

---

<sup>37</sup> Johan, Eva, "Pengaturan Mengenai Pesawat Udara Militer Menurut Hukum Udara Internasional," PERSPEKTIF Volume XV No 3 Tahun 2010 Edisi Juli

<sup>38</sup> Soejono dan H.Abdurrahman, 2005 Metode Penelitian (Suatu Pemikiran dan Penerapan), Rineka Cipta, Jakarta, h. 56

29 November 2012, pesawat sipil yang berisi wakil Perdana Menteri Papua Nugini dikawal ketat oleh pesawat militer TNI-AU selama 37 menit karena melintas tanpa izin. Namun, tidak ada aksi menurunkan secara paksa dan pesawat itu dibiarkan terbang kembali. Pada tahun yang sama, tepatnya tanggal 30 September 2012 Pilot Cessna 208 berkebangsaan Amerika Serikat, Michael A. Byod, melintas tanpa izin di wilayah udara Indonesia, kemudian dipaksa untuk mendarat di bandara Sepinggan Balikpapan, Kalimantan Timur.

Selanjutnya, pelanggaran izin melintas terjadi empat kali pada tahun 2014. Pesawat asing melintas di Sumatera Utara. Pertama, pesawat yang hanya berisi satu pilot asal Swedia itu dipaksa turun di Lanud Soewondo Medan (14 April 2014). Kedua, pesawat asing yang diawaki dua pilot asal Australia terbang tanpa izin di Manado dan dipaksa turun ke Lanud Sam Ratulangi, Manado (22 Oktober 2014). Ketiga, satu pesawat militer Singapura dipaksa mendarat di Lanud Supadio, Pontianak, saat melintas wilayah Kalimantan (28 Oktober 2014). Dan terakhir, satu pesawat Saudi Arabia Airlines dipaksa mendarat di Bandara El Tari, Kupang (3 November 2014).

Dengan memperhatikan dan mempelajari sejumlah insiden pelanggaran izin masuk dan melintasnya pesawat-pesawat asing ke wilayah udara Indonesia, di mana kebanyakan dari pesawat asing tersebut adalah pesawat militer, maka dapat diidentifikasi bahwa masalahnya bermuara kepada tiga hal, yaitu : *Pertama*, Pesawat negara-negara tetangga sering kali melanggar wilayah udara Indonesia dengan mendalilkan atau mendasarkan bahwa yang melanggar bukan pilot yang mengemudikannya, tetapi operator pesawat dari maskapai yang bersangkutan dalam kedudukannya sebagai pemilik pesawat tersebut. Hal ini dikarenakan pilot hanya menjalankan perintah untuk mengemudikan pesawat. Konsekuensi dari masalah ini berakibat kepada sulitnya menjatuhkan sanksi kepada personal, karena pihak operatornya adalah badan hukum asing yang berada di luar yurisdiksi dan wilayah teritorial Indonesia. *Kedua*, Sanksi denda yang terlalu kecil yaitu sebesar Rp60.000.000,- juta terhadap pelanggaran atas wilayah udara di Indonesia oleh pesawat asing, meskipun ancaman hukuman pada Pasal 414 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 sesungguhnya cukup tinggi. Pasal tersebut berbunyi bahwa "Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara RI tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) undang-undang ini dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00, miliar rupiah". Artinya, yang terjadi di lapangan adalah sanksi denda yang tidak maksimal di dalam menjatuhkan hukumannya. Sementara itu, biaya operasional pesawat Sukhoi yang harus dikeluarkan TNI-AU dalam rangka melakukan pengejaran pesawat asing menghabiskan anggaran US\$ 20 ribu atau sekitar Rp 240.000.000,00, juta per jam. Sehingga terjadi ketidakseimbangan biaya antara biaya pengejaran yang dilakukan oleh TNI-AU dengan sanksi denda yang dikenakan oleh Kementerian Perhubungan, *dan Ketiga*, Kewenangan penyidikan untuk penanganan perkara pelanggaran izin pesawat terbang asing yang melintasi wilayah Indonesia adalah Penyidik PNS dari Kementerian Perhubungan sesuai dengan Pasal 399 dan 400 dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Ketentuan ini mempersulit di dalam penanganannya, karena TNI-AU yang melakukan pengejaran, sementara hukumannya diberikan oleh Kementerian Perhubungan. Hal ini menandakan adanya dualisme dalam penanganannya, sehingga



terbuka perbedaan dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan.<sup>39</sup>

Menurut kepala sub dinas (kasubdis) hukum dirgantara dinas hukum angkatan udara (diskumau) dan kolonel penerbangan (PNB) menuturkan ketegasan Indonesia atas kedaulatan wilayah udaranya. hal ini dijelaskan karena Indonesia telah memiliki Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.<sup>40</sup> Dari hasil yang penulis amati terdapat beberapa pelanggaran di wilayah udara yang terjadi di wilayah udara Indonesia, salah satu masalah adalah peristiwa penahanan pesawat asing sipil di bandara Mopah Merauke pada pertengahan mei tahun 2017 dan penahanan pesawat asing sipil di Laund Halim Perdanakusuma Jakarta mei tahun 2017 yang menunjukkan masih tinggi pelanggaran udara di wilayah nasional. Selain pada tahun 2017 di Laund Halim Perdanakusuma dan beberapa pihak terkait juga menahan sebuah pesawat sipil asing jenis C-208B dengan nomor registrasi VH-ZKA yang dipiloti oleh Capten Mark Herradence dan Hamilton Grant Dowson (berkebangsaan Australia) karena pesawat yang diterbangkan memulai rute yang seharusnya atau tidak sesuai flightclearance

Dengan demikian, Dalam sebuah peraturan tersebut pesawat yang melalui wilayah udara Indonesia tanpa izin dikenakan denda sebesar Rp.5.000.000.000,00, dalam penegakannya yang lebih tegas kendati demikian Indonesia masih mengalami sejumlah kendala dalam praktik dan penegakan hukum dilapangan kendala yang terjadi yaitu wilayah udara Indonesia yang luas namun peralatan yang belum memadai menurut kolonel penerbangan (PNB) mengatakan negara perlu turun tangan dalam mengatasi kendala tersebut untuk kesejahteraan serta keamanan yang dimiliki secara bersama agar eksistensi negara tetap terjaga.<sup>41</sup>

Dalam sebuah penangkapan terhadap pesawat asing sipil yang melakukan pelanggaran kedaulatan wilayah udara, hanya diberi sanksi membayar biaya take off landing sebesar Rp. 60.000.000,- nilai tersebut tidak sepadan dengan biaya yang dikeluarkan oleh TNI AU untuk menggerakkan pesawat buru sergap saat melakukan *force down*.<sup>42</sup>

Pengaturan hukum nasional pada dasarnya apabila merujuk pada ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pelanggaran wilayah udara terjadi pada saat suatu pesawat udara melintas terbang di wilayah udara NKRI tanpa dilengkapi izin dari pihak yang berwenang. Adapun yang dimaksud pesawat udara dalam ketentuan ini adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.<sup>43</sup>

---

<sup>39</sup> Puspen TNI, 2006, Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Ruang Udara Nasional (online), <http://www.tni.mil.id/view-3001-penegakan-kedaulatan-dan-hukumdi-ruang-udara-nasional.html>, diunduh pada 7 September 2014.

<sup>40</sup> <https://amp.kompas.com/nasional/read/penindakan-kasus-di-wilayah-udara-indonesia-terkendala>, diakses pada 30 september 2021. Pukul 22:25

<sup>41</sup> <https://amp.kompas.com/nasional/read/penindakan-kasus-di-wilayah-udara-indonesia-terkendala>, diakses pada 30 september 2021. Pukul 22:25

<sup>42</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 8 Juni 2017 Pukul. 21:54

<sup>43</sup> <https://rechtsvinding.bphn.go.id>, diakses pada 30 september 2021. Pukul 00:22

Ijin yang dimaksud dalam peraturan perundang – undangan yaitu UU No. 1 Tahun 2009 ditegaskan dalam Dalam Peraturan Pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah No 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia di tegaskan bahwa dalam pasal 1 ayat 8 ; Persetujuan Terbang (flight approval) adalah persetujuan terbang dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Pasal 1 ayat 9 ; Izin Keamanan (security clearance) adalah persetujuan terbang dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan. Pasal 1 ayat 10 Izin Diplomatik (diplomatic clearance) adalah persetujuan terbang dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang luar negeri.

Peristiwa penahanan pesawat asing sipil di bandara Mopah Merauke dengan nomor registrasi D-EBIW. Pesawat diawaki dua crew berkebangsaan Australia, yaitu Polzer Helmut Gunter dan Urlacher Jean Marie. Pesawat jenis Cessna T206H dengan rute Darwin-Rozks-Sidney-Whibsaund – Horn Island – Merauke – Timika – Kaimana – Manado – Tambler – Filipina –Manila – Jepang – Rusia dan USA ini, terpaksa ditahan karena tidak memiliki izin melintas (flight clearance). Berdasarkan PP No. 4 Tahun 2018 tentang pengamanan wilayah udara republic Indonesia, pesawat asing tersebut tidak memiliki ijin keamanan (security clearance). Tentu dalam kasus ini pesawat asing ini melakukan pelanggaran wilayah udara di Indonesia dengan berdasar pada PP No. 1 tahun 2018 Bab III tentang Pelanggaran Wilayah Kedaulatan Pasal 10 ayat 3 yaitu Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang terbang dengan tidak memiliki izin merupakan pelanggaran.

Berdasarkan defenisi maka ketentuan dari Pasal 5 Undang – Undang No 1 Tahun 2009 ini dapat di berlakukan di berbagai jenis pesawat udara manapun yang bertanda Indonesia maupun asing, baik pesawat terbang sipil maupun militer, dalam hal ini terjadi pelanggaran terhadap ketentuan ini Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur bahwa pesawat udara tersebut di peringatkan dan di perintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personil pemandu lalu lintas penerbangan.<sup>44</sup>

Personil pemandu lalu lintas penerbangan kemudian akan menginformasikan adanya pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan udara terlarang dan terbatas kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan negara. Apabila pesawat tersebut tidak mentaati perintah dan peringatan yang telah diberikan oleh personil pemandu lalu lintas maka dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara untuk keluar wilayah NKRI atau kawasan udara terlarang dan terbatas atau untuk mendarat di pangkalan udara atau Bandar udara tertentu di dalam wilayah NKRI.<sup>45</sup>

Tugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan wilayah udara yurisdiksi nasional yang di emban TNI AU seperti yang diamanatkan oleh UU 34 tahun 2004 tentang TNI, memang bukan pekerjaan mudah. Luasnya wilayah udara nasional, serta masih terbatasnya sarana dan prasarana yang ada, membuat TNI AU harus terus bekerja keras. Kendala tersebut tentunya bukan menjadi alasan untuk tidak berbuat, artinya TNI AU tetap

---

<sup>44</sup> *Ibid*

<sup>45</sup> *Ibid*

harus terus berupaya melaksanakan tugasnya (menegakkan kedaulatan wilayah udara dan hukum dirgantara) seoptimal mungkin.<sup>46</sup>

Pada dasarnya pelaksanaan Operasi Pertahanan Udara terbagi dalam Operasi Pertahanan Udara Aktif, yang meliputi kegiatan:

- 1) Deteksi: merupakan proses pengawasan terhadap sasaran udara secara elektronik maupun visual. Proses tersebut dimaksudkan untuk mengetahui secara pasti situasi udara yang terjadi pada saat itu. Dengan mengetahui data sasaran udara, dapat ditentukan lintasan, arah dan kecepatannya untuk selanjutnya dapat ditentukan sasaran tersebut merupakan ancaman udara atau bukan. Diteksi dapat dilaksanakan dengan cara elektronik dan visual.<sup>47</sup>
- 2) Identifikasi: merupakan proses penentuan klasifikasi setiap sasaran udara kawan, sasaran udara tidak dikenal atau sasaran udara musuh. Dari hasil analisa data sasaran udara dapat ditentukan karakternya dan selanjutnya dapat ditentukan penggunaan Sistem Hanud yang tepat untuk mengatasi dan menanggulangi sasaran udara. Kegiatan identifikasi dapat dilakukan dengan cara elektronik, korelasi dan visual<sup>48</sup>
- 3) Penindakan: merupakan tindak lanjut dari kegiatan identifikasi yang dilakukan oleh pesawat tempur sergap untuk membayang-bayangi, menghalau, pemaksaan mendarat dan penghancuran. Selain itu, oleh rudal jarak sedang untuk penghancuran terhadap sasaran udara yang masuk daerah pertahanan rudal, dan Meriam Hanud/Rudaltis untuk penghancuran terhadap setiap sasaran udara yang masuk daerah pertahanan.<sup>49</sup>

Penanggulangan Akibat Serangan Udara, upaya ini dilakukan untuk tindakan pengamanan daerah serangan udara, penyelamatan korban manusia dan mencegah timbulnya bahaya baru sebagai akibat serangan udara. Operasi Pertahanan Udara merupakan upaya untuk mempertahankan kedaulatan wilayah udara nasional terhadap setiap ancaman udara. Upaya tersebut dilakukan secara terpadu dengan melibatkan unsur TNI maupun Sipil yang berkemampuan Hanud dengan asas-asas operasi Hanud yang memiliki sasaran keunggulan udara dan tegaknya hukum di wilayah udara nasional. dibutuhkan peralatan, baik berupa Alutsista dan sistem, maupun pengawasan sumber daya manusia yang mempunyai kualifikasi khusus pula. Dalam hal ini, Kohanudnas sesuai dengan tugas pokoknya, selama ini telah mampu melaksanakan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional dengan dukungan Alutsista, sistem dan sumber daya manusia yang ada. Oleh karena itu, untuk mendukung pelaksanaan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara yang sangat luas di masa mendatang, dibutuhkan Alutsista dalam jumlah dan kemampuan yang memadai untuk setiap pelaksanaan Operasi Hanud.<sup>50</sup>

---

<sup>46</sup> <http://tni-au.mil.id/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakan-hukum> diakses pada tanggal 8 Juni 2017 Pukul. 21:54

<sup>47</sup> <https://rechtsvinding.bphn.go.id>, diakses pada 30 september 2021. Pukul 00:22

<sup>48</sup> *Ibid*

<sup>49</sup> *Ibid*

<sup>50</sup> *Ibid*

Dengan operasi yang dimiliki Indonesia dalam hal pertahanan wilayah udara atas kedaulatan wilayah, Ironisnya peraturan wilayah udara belum terlihat optimal dalam menyediakan instrument sanksi baik administrative maupun pidana yang optimal bagi pelanggaran kedaulatan NKRI, secara lebih khusus untuk meminimalisir potensi pelanggaran terhadap ketentuan kedaulatan wilayah negara yang dipandang akan menimbulkan resiko terhadap aspek keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah NKRI oleh pesawat udara sipil asing.<sup>51</sup>

Kementrian Perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 66 Tahun 2015 Tentang Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga dan Angkutan Udara Niaga tidak terjadwal di luar negeri dengan pesawat udara sipil asing dan dari wilayah NKRI. Adapun bentuk perlindungan adalah dengan mewajibkan pesawat udara sipil asing yang melakukan kegiatan angkutan udara bukan niaga dan niaga tidak terjadwal luar di negeri yang akan tiba atau berangkat dari wilayah NKRI untuk mendapatkan izin terbang. Izin terbang tersebut meliputi Diplomatic Clearance, Security Clearance and Flight Approval.<sup>52</sup>

Pada pengaturan Hukum Internasional pada tanggal 10 Mei 1984 di Montreal telah ditandatangani protokol yang mengubah konvensi Chicago 1944 (Convention on International Civil Aviation). Protokol yang lengkapnya adalah Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Aviation, di maksudkan untuk mengisi kekosongan dalam konvensi Chicago 1944.<sup>53</sup>

Kekosongan dimaksud adalah ketidakjelasan konvensi dalam melindungi pesawat udara sipil yang karena sesuatu hal melanggar wilayah udara suatu negara, perubahan atas konvensi Chicago 1944 dilakukan dengan di masukan pasal baru, yakni Pasal 3 *bis* yang pada pokoknya negara mempunyai kewajiban hukum untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangannya,<sup>54</sup> dan dalam hal melakukan prosedur pencegahan (*Interception*), negara berkewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia yang berada dalam pesawat serta pesawat yang di intersepsi itu sendiri, selain itu di tetapkan bahwa sebagai perwujudan kedaulatan, negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil yang melakukan pelanggaran wilayah udara mendarat di pelabuhan udara yang ditentukan. Setiap pesawat udara sipil harus juga mematuhi instruksi yang diberikan oleh negara yang melakukan intersepsi terhadapnya.<sup>55</sup> Patut dicatat disini bahwa dalam konsideran protocol Montreal dimasukan asas yang dalam hukum Internasional dikenal dengan sebutan pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*Elementary considerations of humanity*). Selama ini asas ini telah hidup dilindungi hukum internasional.<sup>56</sup>

Konvensi Chicago 1944 mengatur ketentuan tentang daerah terlarang yang termasuk dalam kawasan udara terlarang (*prohibited area*) oleh suatu Negara yang ditetapkan berdasarkan alasan kepentingan militer dan keamanan umum serta berdasarkan asas

---

<sup>51</sup> *Ibid*

<sup>52</sup> *Ibid*

<sup>53</sup> *Ibid*

<sup>54</sup> *Ibid*

<sup>55</sup> *Ibid*

<sup>56</sup> *Ibid*

nondiskriminasi antara pesawat udara nasionalnya. Dalam Hukum Udara Republik Indonesia, Regulasi nasional kewenangan penetapan kawasan terlarang juga telah diatur pada Pasal 7 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Pasal 7 PP Nomor 4 Tahun 2018 tentang pengamanan Wilayah *bited area*) meliputi ruang udara di atas istana presiden, ruang udara di atas instalasi nuklir, dan ruang udara di atas objek vital nasional yang bersifat strategis tertentu.<sup>57</sup>

Konvensi Chicago 1944 pada prinsipnya dibentuk untuk menghindari adanya penyalahgunaan dalam penerbangan sipil yang dapat menimbulkan ancaman terhadap keamanan umum. *Preamble* konvensi secara eksplisit telah menyatakan pesan perdamaian dalam kegiatan penerbangan. Menurut Ruwantisa Abeyratne, tujuan dalam *preamble* Konvensi Chicago telah memberikan acuan bahwa pengembangan penerbangan sipil internasional di masa depan bertujuan untuk membantu menjaga persahabatan dan pemahaman bersama di antara negara-negara di dunia, di saat terjadi ancaman serta penyalahgunaannya dalam pengembangan penerbangan sipil internasional di masa depan.<sup>58</sup>

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa kewajiban-kewajiban yang tertuang dalam konvensi yang melandasi adanya perdamaian dunia. Selengkapnya alinea ini berbunyi: "*Whereas it desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends*". Lebih lanjut maksud dan tujuan Konvensi Chicago 1944, dinyatakan dalam Pasal 44 adalah untuk mengembangkan prinsip-prinsip dan teknik-teknik navigasi udara internasional dan untuk mendorong perencanaan dan pengembangan transit udara internasional. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 memberikan peran dan otoritas tertinggi bagi negara dalam pemanfaatan ruang udara khususnya bagi transportasi udara berdasarkan prinsip kedaulatan negara. Salah satu bentuk peran Negara tersebut diatur dalam Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara yang akan mengadakan penerbangan internasional berjadwal melalui atau menuju ke suatu negara anggota konvensi harus memiliki izin khusus dari negara yang akan dilalui atau dituju tersebut, Pasal ini secara tegas menyatakan bahwa penerbangan sipil yang melayani pengangkutan udara internasional berjadwal hanya dapat beroperasi apabila sebelumnya telah diberikan izin berupa "*permission*" atau pemberian hak lainnya oleh Negara yang dilintasi rute penerbangannya.<sup>59</sup>

Menurut penulis, dalam menghadapi masalah-masalah tersebut sudah seharusnya dilakukan perubahan dalam hal penanganannya. Dualisme penanganan pelanggaran haruslah diakhiri dengan memberikan kepercayaan penuh kepada TNI-AU dari mulai perizinan, penanganan kasus, hingga kepada penjatuhan sanksi terhadap pihak pesawat asing yang masuk tanpa izin. Hal ini didasari kepada pemikiran bahwa memang TNI-AU yang selama ini aktif menangani pelanggaran wilayah udara. Artinya, TNI-AU tahu banyak bagaimana menghadapi dan menyelesaikannya. Untuk itu, Kementerian Perhubungan sebaiknya berbesar hati untuk menyerahkan kewenangannya kepada TNI-AU. Hal ini dilatarbelakangi luasnya wilayah udara Indonesia dan terbatasnya alat-alat radar

---

<sup>57</sup> Adi Kusumaningrum, Wisnu Virgaiswara Putra, Hukum Udara, UB Press, Malang 2019, h. 16.

<sup>58</sup> *Ibid*, h. 19.

<sup>59</sup> Adi Kusumaningrum, Wisnu Virgaiswara Putra, Hukum Udara, UB Press, Malang 2019, h. 20-21.



pendeteksi pelanggaran, sehingga sangat rentan wilayah udara Indonesia untuk dimasuki oleh pesawat asing. Sudah waktunya (dan seharusnya) TNI-AU diberikan wewenang khusus untuk dapat melakukan penyidikan dan juga penghukumannya terhadap tindak pidana yang sifatnya kejahatan (termasuk juga pesawat melintasi wilayah udara tanpa izin) terhadap pertahanan dan keamanan nasional demi dan untuk menjaga kewibawaan dan kedaulatan Indonesia di wilayah udara.

#### 4. Kesimpulan

Ruang udara adalah ruang yang terletak di atas ruang daratan dan atau ruang lautan serta wilayah sekitar negara dan melekat pada bumi dimana suatu negara mempunyai hak yuridiks dan tentunya menjadi kawasan yang krusial dan patut untuk diperhatikan dan menjadi tinjauan hukum yang penting dan tak dapat dipisahkan berdasarkan UU No 1 Tahun 2009, pengaturan di wilayah udara negara Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara republik Indonesia, dengan demikian negara Indonesia berwenang untuk melindungi wilayah udaranya dari semua penerbangan yang melanggar ketentuan hukum Indonesia. Terkait dengan pengawasan sampai pada penegakan pengaturan dan penyelidikan semestinya menjadi peran TNI AU dalam hal garda pertahanan kedaulatan wilayah ruang udara. Dinilai TNI AU memiliki kemampuan lebih dalam berperan penting ruang gerak penuh dalam tindak pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh pihak asing. Walau masih ada birokrasi yang masih belum sistematis mulai dari deteksi hingga pada penyelidikan pelanggaran sampai pada pemberian sanksi masih belum optimal dinilai adanya dualisme kewenangan instansi besar antara TNI AU dan Kementerian Perhubungan dalam penyelesaian dan pemberian sanksi. Sehingga dilihat sebagai sesuatu yang kurang efektif dan efisien dalam penegakan hukum dalam masalah ruang udara terkhususnya ruang penerbangan. Namun demikian negara Indonesia sudah melakukan penegakan hukum terkait dengan pelanggaran terkait dengan pelanggaran – pelanggaran di wilayah udara Indonesia melalui TNI AU.

#### Daftar Pustaka

- Amrizal Mansur M.St, Flight Information Region (FIR). Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau. Jakarta, Mei 2014.
- Adi Kusumaningrum, Wisnu Virgiaswara Putra, Hukum Udara, Kepentingan Indonesia di Ruang Udara Nasional, UB Press, Malang 2019.
- Adi Kusumaningrum, Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional, UB Press, Malang 2018
- Adolof Bormasa, John Dirk Pasalbessy, and Erwin Ubwarin, "Penegakan Hukum Di Wilayah Laut Pada Wilayah Perbatasan Negara," *PATTIMURA Legal Journal* 1, no. 1 (2022): 30-43.
- Azwar Ananda, MA, Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia, Institut Keguruan dan Ilmu Pendidikan Padang, Padang, 1997

- Agus Riyanto, 2015, Mengakhiri Dualisme dalam Menjaga dan Menangani Wilayah Udara Indonesia, Makalah disampaikan dalam 5th Dies Natalis Business Law, Jakarta: Universitas Bina Nusantara
- Barus, Yan Jefri, Yurisdiksi Wilayah Udara Suatu Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional, Departemen Hukum Internasional FH USU (2014)
- Connie Rahakundini Bakrie, Jalinan ADIZ dan Keamanan Kawasan, Koran Sindo.08 Maret 2014.
- Chappy Hakim, Berdaulat Di Udara: Membangun Citra Penerbangan Nasional. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara. 2010.
- Chappy Hakim, Pelangi Dirgantara. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara. 2010.
- Dinas Hukum, Hukum Udara, Markas Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara, Jakarta. 2012
- Dadan Adi Kurniawan, Menelusuri Jejak Awal Penerbangan di Indonesia, Fakultas Sejarah, Universitas Sebelas Maret Surakarta, Surakarta, 2019
- Dita Anggraini Wibowo, Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia oleh Pesawat Sipil Asing, [Http://hukum.studentjournal.ub.ac.id](http://hukum.studentjournal.ub.ac.id) diakses pada tanggal 6 maret 2017
- E. Saefullah Wiradipraja, *The Indonesian Sovereignty over Airspace and Its Urgency for National Economic Development*, Universitas Padjajaran, Luxon Hotel, November Bandung 2014.
- Eva Johan. Pengaturan Mengenai Pesawat Udara Militer Menurut Hukum Udara Internasional, PERSPEKTIF Volume XV No 3 Tahun 2010 Edisi Juli
- Ida Bagus Rahmadi Supancana, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan*, CV. Mitra Karya, Jakarta 2003.
- Irma Halimah Hanafi. "Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran." *Balobe Law Journal* 1, no. 2 (2021): 91 – 108. Doi: 10.47268/balobe.v1i2.651.
- Jimly Ashiddiqie, *Pengantar Hukum Tata Negara, Jilid I*, Konstitusi Press, Jakarta 2004.
- Josina A. Y. Wattimena, (2013). Prinsip-Prinsip Penanaman Modal Asing dan Implimentasinya pada Masyarakat Hukum Adat. *In Kumpulan Tulisan Dosen-Dosen Fakultas Hukum Universitas Pattimura. Ambon: Anugerah Sejati.*
- K Martono, Hukum Udara, Angkutan Udara dan hukum Angkasa, Hukum laut Internasional, Mandar Maju, Bandung, 1995.
- Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung 2003.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara*, Konferensi Hukum Laut, PT. Alumni, Bandung, 2003
- M. Iman Santoso, *Perspektif Imigrasi Dalam United Nation Convention Against Transnational Organized Crime*, Cet I, Perum Percetakan Negara RI, Jakarta, 2007
- Michael Milda, 2008, *Rendition Flight and International Air Law*

Soejono dan H.Abdurrahman, 2005 Metode Penelitian (Suatu Pemikiran dan Penerapan),  
Rineka Cipta, Jakarta

Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, Russel, New York, 1961