

KAJIAN KEDAULATAN NEGARA DI RUANG UDARA TERHADAP ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI)

Soegiyono

Peneliti Bidang Jikumgan, Pusjigan, LAPAN
e-mail: yonno54@yahoo.com

RINGKASAN

Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1944, menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya. Secara yuridis formal wilayah kedaulatan atas ruang udara nasional belum ada peraturan perundang-undangan yang mengatur secara khusus namun secara parsial telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan nasional. Sehingga setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan eksklusif ruang udara nasionalnya. Setiap kegiatan di ruang udara nasional harus mendapat izin terlebih dahulu dari pemerintah Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kewajiban menyediakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan tanggung jawabnya dibagi-bagi, sehingga ruang udara tidak dapat dikendalikan. Sementara itu, kapal atau pesawat udara asing yang melintasi perairan dan wilayah udara Indonesia masih berpedoman kepada *Traditional Route for Navigation*. Permasalahan dalam kajian ini adalah sampai sejauhmanakah kewenangan Indonesia dalam mengatur kedaulatannya di ruang udara termasuk di atas alur laut kepulauan Indonesia, dengan tujuan untuk memperoleh pemahaman bahwa Indonesia mempunyai kedaulatan di ruang udara yang penuh dan eksklusif termasuk ruang udara di atas ALKI. Metode pendekatannya adalah yuridis normatif melalui studi pengumpulan data kepustakaan berupa peraturan perundang-undangan nasional/internasional serta pendapat para ahli yang berkompeten di bidang ini.

1 PENDAHULUAN

Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya di dalamnya adalah masalah yurisdiksi (Anthony Csabafi, 1971). Prinsip-prinsip dalam yurisdiksi adalah prinsip teritorial, nasional, personalitas pasif, perlindungan atau keamanan, universalitas, dan kejahatan menurut kriteria hukum yang berlaku. Dalam hubungan dengan yurisdiksi negara di ruang udara, sangat erat hubungannya dengan penegakkan hukum di ruang udara tersebut. Dengan adanya yurisdiksi, negara yang bersangkutan mempunyai wewenang dan tanggung jawab di ruang udara untuk melaksanakan penegakkan hukum di ruang udara.

Berkaitan dengan wewenang dan tanggung jawab negara melaksanakan penegakkan hukum di ruang udara tidak terlepas dari materi muatan Pasal

33 UUD-1945 ayat (3) yang menegaskan bahwa bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Atas dasar ketentuan tersebut, maka lahir hak menguasai oleh negara atas sumber daya alam yang ada di Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (termasuk udara) dan penguasaan tersebut memberikan kewajiban kepada negara untuk digunakan sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat. Makna dari ketentuan tersebut bahwa ruang udara merupakan sumber daya alam yang dikuasai negara. Istilah dikuasai negara bukan berarti dimiliki oleh negara, melainkan memberikan arti kewenangan sebagai organisasi atau lembaga negara untuk mengatur dan mengawasi penggunaannya untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Konvensi Chicago Tahun 1944, dalam Pasal 1 menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya. Ketentuan pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorial, berarti bahwa: (i) setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan eksklusif atas ruang udara nasionalnya; dan (ii) tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral.

Berkaitan dengan ruang udara di atas ALKI, Konvensi PBB tentang Hukum Laut Tahun 1982 Pasal 53 yang telah diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea*, menegaskan bahwa negara kepulauan seperti Indonesia dapat menentukan ALKI dan rute penerbangan di atasnya. Dari ketentuan konvensi tersebut, ruang udara di atas ALKI dibagi-bagi dalam ALKI I, ALKI II dan ALKI III. Sementara itu, negara maju seperti Amerika Serikat (AS) belum meratifikasi Konvensi ini, sehingga apabila kapal atau pesawat udara AS yang melintas ruang udara di atas ALKI masih berpedoman kepada aturan-aturan yang lama (*Traditional Route for Navigation*). Hal ini sering menimbulkan permasalahan dimana berdasarkan aturan lama tersebut pesawat-pesawat AS yang melintas di atas rute tradisional mereka anggap sah dengan alasan bahwa AS belum meratifikasi Konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982.

Tujuan kajian ini adalah untuk memperoleh pemahaman dimana menurut peraturan perundang-undangan, Indonesia mempunyai kedaulatan di ruang udara di atas ALKI untuk

kepentingan nasional dan masyarakat internasional mengenai penetapan 3 (tiga) ALKI.

2 KEDAULATAN NEGARA DI RUANG UDARA KAITANNYA DENGAN ALKI

2.1 Pengaturan Kedaulatan Negara di Ruang Udara

Kedaulatan suatu negara merupakan kekuasaan yang tertinggi dalam batas-batas wilayah negara itu sendiri, baik wilayah darat, laut maupun udara. Dalam sejarah pernah terjadi perdebatan yang cukup seru apakah suatu negara memiliki kedaulatan di wilayah udara atau tidak? Perdebatan tersebut telah terjawab dengan berbagai teori dan bahkan sudah diatur dalam hukum internasional, bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif ruang udara di atasnya. Namun demikian kedaulatan tersebut dibatasi oleh hak-hak negara lain untuk melintas di wilayah ruang udara sebagaimana telah diatur dalam Konvensi Chicago, 1944.

Sebagaimana diketahui dalam literatur ketatanegaraan, khususnya yang membahas ilmu negara, disebutkan bahwa syarat-syarat berdirinya suatu negara adalah harus memenuhi 3 (tiga) unsur pokok sebuah negara, yaitu (i) adanya penduduk atau masyarakat yang merupakan satu kesatuan politis, (ii) adanya wilayah yang jelas batas-batasnya dan (iii) adanya pemerintahan yang berdaulat. Tampak ketiga unsur tersebut sudah dipenuhi oleh Negara-negara yang ada sekarang ini (*Fenwick dan Oppenheim-Lauterpacht, seperti dikutip oleh FX. Adji Sumekto, (2009)*).

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan salah satu negara kepulauan dengan jumlah pulauanya ± 17.504 pulau, baik yang bernama maupun yang belum bernama. Indonesia terbentang antara 6° LU sampai 11° LS, dan dari 91° BT sampai 141° BT, serta terletak antara 2 (dua) benua yaitu benua Asia dan Australia. Indonesia memiliki wilayah daratan seluas ± 2.012.402 km² dan wilayah

perairan seluas $\pm 5.877.879 \text{ km}^2$ dengan panjang garis pantai $\pm 81.000 \text{ km}$. Indonesia, terletak di antara benua Asia dan Australia, dan di antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Tercatat ada 92 pulau terluar yang ada di wilayah Indonesia. Rata-rata luas pulau Indonesia adalah antara $0,02 \text{ km}^2$ hingga 200 km^2 . Hanya 50% dari 92 pulau-pulau terluar ini yang berpenghuni (<http://www.indonesia.go.id/>, download 18 Maret 2010) dan (Siti Nurbaya, Bakar, 2008). Hal ini sangat berpotensi terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat udara asing karena terbukanya ruang udara di atas ALKI. Untuk itu diperlukan adanya pengaturan yang komprehensif untuk mengantisipasinya baik di ruang udara maupun ruang udara di atas ALKI.

UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 5 antara lain mengatur mengenai NKRI berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Ketentuan ini mengandung makna bahwa sebagai negara berdaulat, Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif di wilayah udara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 yang telah diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the law of the sea*. Ketentuan dalam pasal ini hanya menegaskan mengenai kewenangan dan tanggung jawab negara Republik Indonesia untuk mengatur penggunaan wilayah udara yang merupakan bagian dari wilayah Indonesia.

2.2 Pengaturan Alur Laut Kepulauan Indonesia

• UU Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea (Konvensi PBB Tentang Hukum Laut, 1982)*

Upaya masyarakat internasional untuk mengatur masalah kelautan melalui Konvensi Perserikatan Bangsa-

Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut III telah berhasil diwujudkan dengan keluarnya *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982* (Konvensi PBB tentang Hukum Laut, 1982) yang telah ditandatangani oleh 117 (seratus tujuh belas) negara peserta termasuk Indonesia di Teluk Montego Jamaika, 10 Desember 1982 (Kusumaatmadja, Mochtar 1978).

Konvensi PBB tentang Hukum Laut, 1982 mengatur rejim-rejim hukum laut secara lengkap dan menyeluruh, yang rejim-rejimnya satu sama lainnya tidak dapat dipisahkan. Konvensi PBB tentang Hukum Laut memuat antara lain: (i) sebagian merupakan modifikasi ketentuan-ketentuan hukum laut yang sudah ada, misalnya kebebasan-kebebasan di laut lepas dan hak lintas damai di laut territorial; (ii) sebagian merupakan pengembangan hukum laut yang sudah ada, misalnya ketentuan mengenai lebar laut territorial menjadi maksimal 12 mil laut dan kriteria Landas Kontinen; dan (iii) sebagian melahirkan rejim-rejim hukum baru, seperti asas negara kepulauan ZEE dan penambangan di dasar laut Internasional.

Negara Kepulauan menurut Konvensi ini adalah suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih gugusan kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Konvensi menentukan pula bahwa gugusan kepulauan berarti suatu gugusan pulau-pulau termasuk bagian pulau, perairan di antara gugusan pulau-pulau tersebut dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnyanya sehingga gugusan pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya tersebut merupakan suatu kesatuan geografi dan politik yang hakiki, atau secara historis telah dianggap sebagai satu kesatuan (Pasal 46 s.d 54 *Konvensi Hukum Laut PBB, 1982*).

Negara Kepulauan dapat menarik garis dasar/pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu, dengan ketentuan bahwa (i) di dalam garis dasar/pangkal demi-

kian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah dimana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, adalah antara satu berbanding satu (1 : 1) dan sembilan berbanding satu (9 : 1). (ii) panjang garis dasar/pangkal demikian tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali bahwa hingga 3% dari jumlah seluruh garis dasar/pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga kepanjangan maksimum 125 mil laut, dan (iii) penarikan garis dasar/pangkal demikian tidak boleh menyimpang dari konfigurasi umum Negara Kepulauan (FX. Adji Samekto, 2009).

Negara kepulauan berkewajiban menetapkan garis-garis dasar/pangkal kepulauan pada peta dengan skala yang cukup untuk menetapkan posisinya, peta atau daftar koordinat geografi demikian harus diumumkan sebagai mestinya dan satu salinan dari setiap peta atau daftar demikian harus depositedkan pada Sekretaris Jenderal PBB. Dengan diakuinya asas negara kepulauan, maka perairan yang dahulu merupakan bagian laut lepas kini menjadi perairan kepulauan yang berarti menjadi wilayah perairan RI. Di samping ketentuan di atas, syarat-syarat yang penting bagi pengakuan internasional atas asas negara kepulauan. Dalam perairan kepulauan berlaku hak lintas damai (*right of innocent passage*) bagi kapal-kapal negara lain. Namun demikian negara kepulauan dapat menanggukkan untuk sementara waktu hak lintas damai tersebut pada bagian-bagian tersebut dari perairan kepulauannya apabila dianggap perlu untuk melindungi kepentingan keamanannya (R. Agoes, Ety 1991).

Negara kepulauan dapat menetapkan alur laut kepulauan dan rute penerbangan di atas alur laut tersebut. Kapal asing dan pesawat udara asing menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut dan rute penerbangan tersebut untuk transit dari suatu bagian laut lepas ZEE ke bagian

lain dari laut lepas atau ZEE. Alur laut kepulauan dan rute penerbangan tersebut ditetapkan dengan menarik garis poros. Kapal dan pesawat udara asing yang melakukan lintas transit melalui alur laut dan rute penerbangan tersebut tidak boleh berlayar atau terbang melampaui 25 mil laut sisi kiri dan sisi kanan garis poros tersebut. Sekalipun kapal dan pesawat udara asing menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut dan rute penerbangannya tersebut. Namun di bidang lain seperti pelayaran dan penerbangan tidak mengurangi kedaulatan negara kepulauan atas air serta ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya dan sumber kekayaan di dalamnya.

Dengan demikian hak lintas alur laut kepulauan melalui rute penerbangan yang diatur dalam konvensi ini hanyalah mencakup hak lintas penerbangan melewati udara di atas alur kepulauan tanpa mempengaruhi kedaulatan negara untuk mengatur penerbangan di atas wilayah sesuai dengan Konvensi Chicago, 1944 tentang Penerbangan Sipil.

• UU Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

UU Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia mengatur bahwa kedaulatan RI mencakup selain wilayah daratan dan perairan pedalaman juga laut territorial dan perairan kepulauan serta wilayah udara di atas wilayah daratan, perairan pedalaman, laut territorial dan perairan kepulauan tersebut. Dengan demikian berarti bahwa kapal dan pesawat udara asing dapat menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia tersebut untuk keperluan melintasi laut territorial dan perairan kepulauan dari satu bagian laut bebas atau ZEE ke bagian lain dari laut bebas atau ZEE.

Dalam rangka pelaksanaan Hak Lintas ALKI untuk melintasi laut territorial dan Perairan Indonesia, Indonesia dapat menetapkan alur-alur laut ter-

tentu dari antara alur laut yang lazim digunakan bagi pelayaran inter-nasional untuk pelaksanaan lintas alur laut kepulauan tersebut. Pelaksanaan Hak Lintas ALKI tersebut dilakukan melalui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional dapat menimbulkan banyak resiko dari segi keamanan, karena lintas ALKI tersebut merupakan lintas yang mengandung kebebasan-kebebasan tertentu. (Pasal 53 ayat (12) Konvensi Hukum Laut, PBB, 1982).

Untuk mengurangi resiko dari segi keamanan, pelaksanaan Hak Lintas ALKI tersebut perlu ditetapkan Alur-Alur Laut Kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas ALKI tersebut. Penetapan alur laut tersebut dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dengan memperhatikan kepentingan masyarakat internasional melalui organisasi internasional yang kompeten di bidang pelayaran internasional yaitu *International Maritime Organization* (IMO) yang mana pada tanggal 19 Mei 1998 telah dilaksanakan Sidang Komite Keselamatan Maritim ke-69 dari Organisasi Maritim yaitu *Maritime Safety Committee* (MSC-69-IMO) yang menerima usulan (*submisi*) Pemerintah Indonesia mengenai penetapan sumbu 3 (tiga) alur laut kepulauan beserta cabang-cabangnya yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melintasi Perairan Indonesia. Sebagai tindak lanjut diterimanya usulan Pemerintah Indonesia oleh IMO, perlu menetapkan 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan beserta cabang-cabangnya dengan rute-rute sebagai berikut:

a) **ALKI I:**

- i) ALKI I: Laut Cina Selatan – Laut Natuna – Selat Karimata – Laut Jawa dan Selat Sunda ke Selat Hindia (atau sebaliknya).
- ii) ALKI I-A : (a) Dari Selat Singapura – Laut Natuna – Selat Karimata – Laut Jawa dan Selat Sunda ke Samudera Hindia (atau sebaliknya), atau (b) Melintasi Laut Natuna

langsung ke Laut Cina Selatan (atau sebaliknya).

- b) **ALKI II:** Laut Sulawesi-Selat Makasar-Laut Flores-Selat Lombok ke Samudera Hindia (sebaliknya)
- c) **ALKI III :** (i) **ALKI III-A:** Samudera Pasifik-Laut Maluku - Laut Seram-Laut Banda- Selat Ombai-Laut Sawu (atau sebaliknya), (ii) **ALKI III-B:** Samudera Pasifik-Laut Maluku-Laut Seram-Laut Banda-Selat Leti ke Laut Tomor (sebaliknya), (iii) **ALKI III-C:** Samudera Pasifik-Laut Maluku-Laut Seram-Laut Banda-Laut Arafuru sebaliknya), (iv) **ALKI III-D:** Samudera Pasifik-Laut Maluku-Laut Seram-Selat Ombai-Laut Sawu (timur Pulau Sawu) ke Samudera Hindia (sebaliknya), dan (a) **ALKI III-E:** Laut Sulawesi - Laut Maluku-Laut Seram-Laut Banda-Selat Ombai: (b) Laut Sawu (sebelah barat/timur Pulau Sawu) sebaliknya, atau melintasi Laut Maluku dan (c) Laut Seram-Laut Banda-Selat Leti-Laut Timor ke Samudera Hindia, atau Laut Seram-Laut Banda-Laut Arafuru (sebaliknya).

• **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 Ditetapkan**

Peraturan Pemerintah ini menetapkan 3 (tiga) ALKI dengan cabang-cabangnya tersebut, tidaklah berarti bahwa ketiga ALKI dengan cabang-cabangnya tersebut hanya dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas ALKI oleh kapal-kapal asing yang hendak berlayar dari satu bagian laut bebas atau ZEE melintasi Perairan Indonesia ke bagian lain dari laut bebas atau ZEE. Kapal asing yang hendak berlayar dari satu bagian laut bebas atau ZEE menuju salah satu pelabuhan di Indonesia atau menuju bagian lain dari laut bebas atau ZEE dapat melaksanakan pelayarannya berdasarkan Hak Lintas Damai dalam Perairan Indonesia, baik di ALKI maupun di luar ALKI.

Dengan demikian, ketentuan mengenai hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas ALKI melalui ALKI yang ditetapkan, sudah lengkap, namun belum semua negara, seperti AS meratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut PBB, Tahun 1982, sehingga dalam implementasinya masih terdapat permasalahan di ALKI. Sebagai contoh Amerika Serikat dalam penerbangan Armada Angkatan Lautnya di Laut Jawa dan penerbangan F-18 Hornetnya, dalam kaca mata pandang uraian di atas sah sah saja, karena mereka berusaha untuk melakukan operasi menggunakan *route normally used for international navigation*, meskipun sangat mungkin rute tersebut bukan merupakan rute yang tercantum dalam pelayaran internasional. Bagaimanapun manuver yang telah dibuat oleh pesawat militer Amerika Serikat, F-18 Hornet, tersebut merupakan manuver yang membahayakan bagi operasi pemanduan lalu lintas penerbangan sipil dan dianggap sebagai bentuk pelanggaran pada peraturan keselamatan penerbangan sipil secara internasional *International Civil Aviation Organization (ICAO)*.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, fungsi ruang di udara sebagai wilayah nusantara tempat Negara Indonesia melaksanakan kedaulatan, hak berdaulat dan yuridikasinya, dan sekaligus sebagai wadah/ruang yang berfungsi politik, pertahanan dan keamanan, sosial, ekonomi dan lingkungan bagi kepentingan nasional. Meskipun Indonesia telah lama menggunakan teknologi yang memanfaatkan ruang udara untuk kegiatan sosial dan ekonomi, namun belum sepenuhnya menguasai, dengan kata lain bangsa Indonesia masih sangat bergantung pada aplikasi teknologi yang dikembangkan negara lain. Ketergantungan tersebut dalam situasi tertentu akan menyebabkan masalah besar dalam pembangunan serta pertahanan keamanan negara (hankamneg), sebagaimana insiden yang terjadi dalam beberapa tahun terakhir ini di wilayah Indonesia.

Penegakkan hukum merupakan bagian dari upaya mempertahankan kedaulatan negara. Sebagai negara yang berdaulat, Pemerintah Indonesia perlu menetapkan seperangkat aturan hukum untuk mengatur, mengendalikan dan menegakkan hukum ruang udara di atas ALKI dan dengan berpedoman pada kepentingan Indonesia, juga memperhatikan kaidah-kaidah yang diatur dalam hukum internasional.

3 PENUTUP

3.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian tersebut di atas, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- Untuk dapat menjaga kedaulatan wilayah udara NKRI, harus dilakukan penguasaan dan pengembangan teknologi agar NKRI dapat menguasai wilayah udaranya untuk kepentingan yang seluas-luasnya bagi masyarakat khususnya untuk kepentingan penerbangan.
- Pemberlakuan 3 (tiga) jalur ALKI di lautan territorial Indonesia untuk mematuhi Konvensi Hukum Laut PBB, 1982 sebagai konsekuensi diterimanya konsep Wawasan Nusantara (*archipelagic state*), menyebabkan wilayah Indonesia dipotong menjadi 4 (empat) bagian oleh 3 (tiga) garis imajiner ALKI yang dapat menjadi potensi kerawanan dan ancaman kepada kedaulatan NKRI.
- Untuk mengoptimalkan kemampuan pengamanan, pengamatan dan pengintaian yang ada, dilaksanakan upaya-upaya untuk meningkatkan profesionalisme personel, memodernisasi alutsistaud, mengoptimalkan sistem dan prosedur pembinaan dan pemeliharaan.

3.2 Saran

Dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan kewenangan TNI untuk pengamanan, pengamatan, pengintaian, di ruang udara di atas ALKI terhadap segala bentuk pelanggaran

wilayah kedaulatan di ruang udara, perlu diberikan payung hukum secara komprehensif untuk melaksanakan penegakan hukumnya.

DAFTAR RUJUKAN

- Csabafi, Anthony, 1971. *The Concept of State Jurisdiction in International Space Law, (The Hague)*.
- Eris Herriyanto, 2006. *Makalah Peranan penegakan Hukum dan pengamanan Wilayah Udara Nasional dalam Pengelolaan Ruang Udara Nasional*, Graha Santika Hotel, Semarang.
- Fenwick dan Oppenheim-Lauterpacht*, seperti dikutip oleh FX. Adji Sumekto, 2009. Dalam bukunya, *Negara dalam Dimensi Hukum Internasional*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- FX. Adji, Samekto, 2009. *Negara dalam Dimensi Hukum Internasional*, PT. Cipta Aditya Bakti, Bandung.
- H. Priyatna Abdurrasyid, 2003. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara* (Jakarta: Fikahati Aneska & Badan Arbitrase Nasional Indonesia).
- <http://www.indonesia.go.id/>, download 18 Maret 2010.
- <http://www.tempointeraktif.com/hg/nasional/2003/07/04/brk,20030704-29,id.html> dan <http://www.tempointeraktif.com/hg/nasional/2008/01/24/brk,20080124-11698,id.html>.
- Kementerian Luar Negeri RI, Penetapan 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), pada <http://www.dfa-deplu.go.id> tanggal 18 April 2003.
- Kusumaatmadja, Mochtar 1978. *Bunga Rampai Hukum Laut*, Penerbit Bina Cipta, Bandung.
- PP 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 Ditetapkan.
- R. Agoes, ETTY. 1991. *Konvensi Hukum Laut, 1982 : Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, PT. Abardin, Bandung.
- Sekretariat Negara RI, 2009. *Kumpulan Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia*.
- Siti Nurbaya, Bakar, 2008. *12 Pulau Terluar Rentan diambil Negara Asing*. Media Indonesia, 9 Desember 2008).
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut, 1982).
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.
- Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- United Nations Convention On International Civil Aviation, Signed At Chicago, On 7 December 1944*).