

April 2021

PENDEKATAN KONSEP TA'AWUN DALAM SIYAR TERHADAP KONFLIK TUMPANG TINDIH KEDAULATAN WILAYAH UDARA DAN FLIGHT INFORMATION REGION: ALTERNATIF PENYELESAIAN KASUS TUMPANG TINDIH WILYAH UDARA INDONESIA DAN FLIGHT INFORMATION REGION SINGAPURA

Djarot Dimas Achmad Andaru
Universitas Indonesia, djarot.dimas@gmail.com

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jils>



Part of the [Islamic Studies Commons](#), and the [Religion Law Commons](#)

Recommended Citation

Achmad Andaru, Djarot Dimas (2021) "PENDEKATAN KONSEP TA'AWUN DALAM SIYAR TERHADAP KONFLIK TUMPANG TINDIH KEDAULATAN WILAYAH UDARA DAN FLIGHT INFORMATION REGION: ALTERNATIF PENYELESAIAN KASUS TUMPANG TINDIH WILYAH UDARA INDONESIA DAN FLIGHT INFORMATION REGION SINGAPURA," *Journal of Islamic Law Studies*: Vol. 3 : No. 2 , Article 4.
Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jils/vol3/iss2/4>

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Law at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Journal of Islamic Law Studies by an authorized editor of UI Scholars Hub.

PENDEKATAN KONSEP TA'AWUN DALAM SIYAR TERHADAP KONFLIK TUMPANG TINDIH KEDAULATAN WILAYAH UDARA DAN FLIGHT INFORMATION REGION: ALTERNATIF PENYELESAIAN KASUS TUMPANG TINDIH WILYAH UDARA INDONESIA DAN FLIGHT INFORMATION REGION SINGAPURA

Djarot Dimas Achmad Andaru

djarot.dimas@gmail.com

Abstrak:

Hukum Islam sebagai hukum yang berlaku secara universal, telah mengatur hubungan antar manusia dan antar lembaga negara yang melintasi batas-batas negara. Salah satu prinsip hukum internasional atau *Siyar* dalam Islam adalah prinsip *ta'awun*, yaitu sebuah prinsip kerjasama atau tolong menolong antar negara demi mencapai kebaikan bersama. Konflik kepentingan dalam tumpang tindih wilayah udara kedaulatan dan wilayah *Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura menjadi salah satu contoh dari ketidakharmonisan praktik kerjasama internasional modern dalam pengelolaan udara dan keselamatan navigasi udara, yang didasarkan pada suatu instrumen kerjasama internasional. Konsep kedaulatan negara dalam hukum internasional modern terbukti justru mengedepankan ego kepentingan masing-masing negara yang bertentangan dengan tujuan dari hukum internasional itu sendiri. Pendekatan islam terhadap hukum internasional menawarkan suatu prespektif berbeda terhadap bagaimana seharusnya hubungan internasional antar negara dilaksanakan.

Kata kunci : Flight Information Region, Hukum Internasional, Kedaulatan, Siyar, Ta'awun

Abstract:

Islamic law as a law that applies universally, has governed relations between people and between state institutions that cross national borders. One of the principles of international law or *Siyar* in Islam is the principle of *ta'awun*, which is a principle of cooperation or help between countries to achieve common good. Conflicts of interest in overlapping air sovereignty territories and the Flight Information Region between Indonesia and Singapore are one example of the disharmony of the practice of modern international cooperation in the management of air and air navigation safety, which is based on an instrument of international cooperation. The concept of state sovereignty in modern international law is proven to put forward the ego of the interests of each country which is contrary to the objectives of international law itself. The approach of Islam to international law offers a different perspective on how proper international relations between countries should be carried out.

Keywords: Flight Information Region, International Law, Siyar, Sovereignty, Ta'awun

Latar Belakang

Pengakuan terhadap kedaulatan suatu negara tanpa disertai pemahaman terhadap konsep kompromi dan kemaslahatan bersama, akan memantik terjadinya suatu konflik kepentingan, konflik kepentingan terjadi ketika suatu negara mengedepankan kepentingan nasionalnya sendiri daripada kepentingan umum. Di suatu keadaan kepentingan umum juga dapat dimanfaatkan sebagai media untuk menjalankan kepentingan negara secara terselubung. Kepentingan negara merupakan motor penggerak utama dalam interaksi hubungan internasional antar negara yang diwujudkan dalam suatu instrumen hukum internasional. Kepentingan negara berangkat dari konsep bahwa suatu negara tidak dapat hidup sendiri melainkan membutuhkan negara atau entitas lain di luar negara untuk memenuhi kebutuhan

nya, sama halnya seperti konsep *Homo Socialis*¹ dan *Homo Economicus*²³. Sosiologi hukum memandang bahwa tingkah laku negara merupakan suatu cerminan dari tingkah laku masyarakat di suatu negara tersebut, kepentingan negara dapat menggambarkan nilai, norma dan kebiasaan yang hidup di dalam masyarakat tersebut.

Kedaulatan dan yurisdiksi merupakan suatu alat negara dalam mewujudkan dan menjalankan kepentingan negara, Sejak pertama dikenalnya konsep hukum antarnegara pada zaman kekaisaran Romawi yang dikenal sebagai *ius gentium*. Kepentingan merupakan tujuan utama yang ingin dicapai oleh suatu negara yang melakukan hubungan internasional atau terlibat dalam suatu perjanjian internasional. Instrumen hukum internasional yang merupakan hasil kesepakatan antar negara dan subjek-subjek hukum internasional itu sendiri merupakan suatu bentuk pengesahan dan pengakuan terhadap kehendak atau kepentingan negara anggota yang diakui secara bersama-sama. Dalam hukum internasional publik dapat dikatakan bahwa semakin sedikitnya negara yang berada dalam suatu perjanjian internasional maka isi perjanjian tersebut dipastikan semakin kental memuat kepentingan spesifik negara, begitu pula sebaliknya.

Abd al-Wahab Khallaf dalam tulisan Kaidah Hukum Islam membagi hukum Islam kedalam tujuh bidang muamalah, termasuk di dalamnya yaitu hukum antar negara atau antar bangsa yang disebut dengan *siyar*⁴. Konsepsi Islam terhadap hukum internasional memiliki perbedaan dengan konsepsi hukum internasional modern, konsep *siyar* lebih mengedepankan konsep kepentingan dan kemaslahatan bersama atau *public interest* yang memiliki pendekatan norma dari hukum natural. Atau hukum ketuhanan. Sedangkan konsep hukum internasional modern yang lahir sejak Traktat Westphalia yang memperkenalkan prinsip kedaulatan negara sebagai tiang utama tatanan dunia menggunakan pendekatan positivisme hukum dalam memandang tujuan dan fungsi hukum internasional. Yaitu senagat seagai alat perwujudan kekuatan dan pemenuhan kepentingan negara belaka. Konsep tersebut ternyata justru menimbulkan permasalahan baru dalam tatanan hubungan antar negara, menurut Hugo Grotius

¹ Gintis, Herbert and Helbing, Dirk, *Homo Socialis: An Analytical Core for Sociological Theory* (October 9, 2013). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2362262> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2362262>

² Mill, John Stuart. "On the Definition of Political Economy, and on the Method of Investigation Proper to It," *London and Westminster Review*, October 1836. *Essays on Some Unsettled Questions of Political Economy*, 2nd ed. London: Longmans, Green, Reader & Dyer, 1874, essay 5, paragraf 38 dan 48.

³ Persky, Joseph. "Retrospectives: The Ethology of Homo Economicus." *The Journal of Economic Perspectives*, Vol. 9, No. 2 (Spring, 1995), hlm. 221–231

⁴ Abdul Wahab Khallaf, 2003. *Ilmu Ushul Fikih : Kaidah Hukum Islam*, Jakarta, Pustaka Amani, hlm.32

bahwa kini hukum internasional dapat digunakan oleh negara-negara untuk membuat hukum demi pelaksanaan kepentingannya masing-masing (*ius voluntarium*)⁵. Pengakuan terhadap *Vested Interest* negara dalam hubungan internasional kemudian mempengaruhi pola hubungan internasional yang dilakukan suatu negara untuk mengutamakan tercapainya tujuan kepentingan negara tanpa mengindahkan kepentingan bersama. Hal inilah yang kemudian menjadi bibit konflik dan sengketa internasional. Contohnya antara lain yaitu konflik kepentingan terhadap kedaulatan udara negara dan pelayanan keselamatan navigasi penerbangan sipil.

Sedangkan konsep *siyar* dalam Islam menawarkan prinsip *Ta'awun* yang mengutamakan kemaslahatan dan kepentingan bersama atau umum sebagai tujuan negara dalam kacamata hubungan internasional, paham tersebut didasari oleh teori hukum natural, di mana hukum diciptakan untuk menjunjung dan mempertahankan moralitas hidup manusia. Terlebih moralitas tersebut bersifat transedensial yang kewajiban untuk mematuhi melekat pada setiap manusia, atau di dalam Islam disebut dengan *fitrah*.

Perdebatan dan upaya panjang untuk mengambil alih zona Flight Information Region atau (FIR) milik Indonesia yang dikelola oleh Singapura menjadi isu yang tidak kunjung selesai. Pasalnya zona *Flight Information Region* tersebut terletak pada wilayah strategis karena merupakan jalur utama lalu lintas udara antara Asia bagian timur dan barat serta jalur utama dari Asia, Eropa untuk menuju Australia. Sesuai amanat Konvensi Chicago atau ICAO convention Annex 11, guna menjamin keselamatan dan keamanan navigasi penerbangan sipil, maka diselenggarakan suatu jasa pelayanan lalu lintas udara atau dikenal sebagai ATS (Air Traffic Services).

Inti permasalahan dari perdebatan tersebut adalah adanya dua kepentingan negara berdaulat yang saling bersinggungan, di mana kepentingan kedua negara tersebut memiliki dasar hukum internasionalnya masing-masing. Indonesia memiliki kepentingan penegakan kedaulatan dan yurisdiksi atas wilayah negara berdasarkan Konvensi Paris dan Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa, di sisi lain Singapura memiliki kepentingan untuk mengendalikan dan mengatur lalu lintas penerbangan sipil di wilayah tersebut sesuai amanat Annex 11 Konvensi Chicago. Meskipun tiap-tiap kepentingan tersebut diakui oleh masing-masing negara dan dilandasi oleh prinsip penghormatan kedaulatan, dalam rangka terciptanya harmonisasi dan perdamaian antar negara. Konsep penghormatan dan pengakuan terhadap

⁵ Hugo Grotius, *Hugonis Groti Iure Belli ac Pacis Libri Tres*, Athena, Apud Ionahem Blaeu, hlm 7.

kedaulatan masing-masing negara justru dapat menjadi bumerang yang dapat memecah belah keharmonisan dan perdamaian hubungan antar negara.

Jasa ATS sebagai moda pelayanan lalu lintas udara kemudian menyediakan produk berupa pelayanan Informasi Penerbangan atau *Flight Information Services* (FIS). Selain FIS yang mencakup mengenai informasi cuaca penerbangan baik *AIRMET* (*Airmen Meteorological Information*) dan *SIGMET* (*Significant Meteorological Information*), informasi lalu lintas udara, informasi lapangan terbang atau fasilitas pendukung penerbangan terdekat serta kemungkinan bahaya / hazard dalam penerbangan.

Kewajiban dan Hak dalam menyediakan jasa tersebut kemudian dibagi secara regional per wilayah dan diberikan tanggung jawab kepada negara pemilik ruang udara tersebut melalui kesepakatan bersama anggota-anggota ICAO. Indonesia mengalihkan tanggung jawab pengelolaan koridor udara di Selat Malaka, Kepulauan Riau dan Laut Natuna kepada Singapura sejak tahun 1946. Pada pertemuan negara anggota ICAO 1946 di Dublin, Indonesia mempercayakan pengelolaan FIR tersebut kepada Singapura dan Malaysia. Alasan pengalihan tersebut berdasar bahwa Indonesia pada masa itu belum memiliki kemampuan serta peralatan memadai dalam mengemban tanggung jawab pengendalian pengawasan serta pemberian informasi FIS terhadap pengguna koridor udara wilayah tersebut.

Fakta sejarah menunjukkan Singapura dan Malaysia di bawah kekuasaan Inggris telah menguasai kontrol udara di koridor tersebut sejak tahun 1944 sebelum Indonesia merdeka. Walaupun setelah merdeka Singapura dan Inggris mengakui wilayah kedaulatan negara Indonesia beserta kedaulatan wilayah udara nasional Indonesia. FIR yang dikuasai oleh Singapura mencakup kedalam wilayah kedaulatan negara Indonesia.

Artinya dalam satu wilayah koridor udara tersebut terdapat dua status kontrol yang saling tumpang tindih antara kedaulatan wilayah udara nasional Indonesia dengan wilayah kontrol FIR. Adanya perbedaan yurisdiksi hak dan kewajiban kontrol terhadap ruang udara, yang ditinjau dari segi kepentingan negara dan kepentingan pelayanan keamanan serta ketertiban lalu lintas udara mengakibatkan timbulnya persinggungan kepentingan antara kepentingan negara dalam menegakkan dan mempertahankan kedaulatan wilayah negara serta kepentingan internasional, yaitu hal ini kepentingan dalam penjaminan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil.

Permasalahan hukum internasional timbul ketika terdapat persinggungan kepentingan serta hak dan kewajiban antar negara dengan negara, negara dengan organisasi internasional, serta negara dengan negara -negara yang tergabung dalam organisasi internasional. Kesadaran

mengenai permasalahan hukum antara FIR dan kedaulatan wilayah negara Nasional Indonesia muncul tatkala terjadi peristiwa pelanggaran yurisdiksi berupa Black Flight atau penerbangan tidak terdaftar yang mengintervensi wilayah udara nasional Indonesia di dalam Zona FIR asing. Salah satunya yaitu peristiwa *force down* pesawat kargo Ethiopian Airlines di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

Selanjutnya bagaimana permasalahan ini dipandang dari sisi pendekatan konsep Syiar dalam Islam khususnya pelaksanaan prinsip ta'Awun, bagaimana jika konsep Syiar dan prinsip ta'awun diterapkan di era hukum internasional modern ini, akankah konsep tersebut menjadi suatu obat yang akan memberikan solusi kepada permasalahan konflik kepentingan yang kerap kali muncul akibat hukum internasional secara praktis.

Metode

Studi kepustakaan merupakan metode pendekatan dalam mendeskripsikan konsep syiar, prinsip taawun, dan beberapa pendeskripsian lainnya seputar kasus tumpang tindih kedaulatan wilayah udara dan *Flight Information Region*, beberapa teori serta konsep hukum internasional. Studi kepustakaan juga menjadi alat dalam penarikan dasar argumentasi dan penulisan kesimpulan. Selain sumber-sumber teks Agama Islam berupa Al Quran, Hadist dan riwayat sahabat, pembahasan yang merujuk kepada pembahasan secara konsep dan teori hukum, menggunakan jenis data kepustakaan berupa buku dan tesis para tokoh pemikir hukum, antara lain yaitu Hugo Grotius, Thomas Aquinas dan Max Huber.

Diskusi

Kasus *Force Down Ethiopian Airlines ETH 3278*

Peristiwa *force down* pesawat kargo Ethiopian Airlines ETH 3278 oleh TNI AU pada 14 Januari 2019 silam, merupakan suatu bentuk penindakan hukum terhadap aksi pelanggaran yurisdiksi wilayah udara nasional Indonesia. Pesawat kargo Ethiopian Airlines tersebut terbang dari Ibukota Ethiopia, Addis Ababa menuju Hong Kong membawa mesin Turbofan Rols Royce Trent 1000 untuk mengganti mesin salah satu armada pesawat Boeing 787 Ethiopian Airlines yang mengalami kendala mesin. Pada awalnya penerbangan tidak berjadwal pesawat kargo tersebut dijadwalkan untuk mendarat di Bandar Udara Internasional Chep Lap Kok Hong Kong, namun di tengah perjalanan pesawat tersebut mengalami pergantian rute yaitu menuju Bandar Udara Internasional Changi di Singapura.

Pesawat kargo bertipe Boeing 777 Freighter tersebut melakukan pergantian destinasi secara penerbangan pada saat *enroute* di atas perairan Laut Arab. Menurut data navigasi yang dilansir melalui sistem *tracking* ADS-B, pesawat beregistrasi ET-AVN tersebut memasuki wilayah udara Indonesia dari zona wilayah udara internasional arah barat laut pulau sumatera, menggunakan rute N268 dan R469. Saat melintasi FIR (Flight Information Region) Indonesia bagian barat (Jakarta FIR / WIIF), awak ETH 3278 gagal memberikan *Flight Clearance* kepada *Jakarta Upper Control* namun pesawat tetap meneruskan perjalanannya. Alhasil pihak Air Nav menghubungi pesawat tersebut melalui frekuensi radio darurat 121.5Mhz.

Pihak Air Nav Indonesia sesuai prosedur kembali mempertanyakan *Flight Clearance*, maksud penerbangan, asal dan destinasi penerbangan. Awak ETH 3278 tetap tidak dapat memberikan *Flight Clearance* dan alasan yang jelas. Lalu pihak Air Nav memerintahkan pesawat tersebut untuk beralih menjauh dari wilayah udara Indonesia *divert*, namun perintah tersebut gagal dipatuhi, secara terpaksa pihak Air Nav lalu menghubungi Markas Komando Pertahanan Udara di Jakarta yang kemudian dilanjutkan kepada Komando Sektor Pertahanan Udara III (Kosekhanudnas III) di Medan.

Dari sana perintah di keluarkan kepada Skadron Udara 16 Lanud Roesmin Nurjadin Pekanbaru untuk melakukan intersepsi atau pencegahan udara. Satu flight pesawat tempur F16 C Block 25 yang terdiri dari dua unit pesawat lepas landas dari Lanud Roesmin Nurjadin untuk menghampiri Pesawat Boeing 777 ETH 3278. Penerbangan misi intersepsi dengan sandi Ryder Flight kemudian melakukan kontak visual dan radio dengan pesawat ETH 3278, Pilot F16 TNI AU memerintahkan Pesawat tersebut untuk mendarat dengan paksa di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Perintah penurunan paksa *Force Down* dilakukan tanpa perlawanan. Namun memakan waktu 20 menit karena terkendala oleh izin navigasi.

Permasalahan Hukum yang Timbul

Pencegatan dan perintah *Force Down* dilakukan di dalam wilayah Flight Information Region (FIR) yang dikuasai oleh Singapura, sedangkan secara geografis wilayah tersebut masuk kedalam wilayah udara nasional Indonesia. Izin penerbangan intersepsi dengan mode formasi kawal antara dua pesawat F16 TNI AU dan Boeing 777 F Ethiopian Airlines ternyata bermasalah dari segi peraturan lalu lintas udara yang dikendalikan FIR, walaupun tidak dijelaskan secara rinci mengenai kendala yang dihadapi oleh Pilot TNI AU, namun peraturan tersebut secara jelas tercantum pada peraturan ICAO Annex 2, Bagian 3.1.8 mengenai

Formations Flight atau terbang formasi harus dengan izin otoritas *Air Transport Services* ATS setempat atau FIR setempat.

Terbang formasi tanpa izin dapat membahayakan lalu lintas dalam suatu koridor udara, oleh karena itu untuk terbang formasi harus melalui izin terlebih dahulu. Terbang formasi sangat lazim dilakukan oleh penerbangan militer dalam misi intersepsi, tujuannya yaitu untuk mengawal target *escort* dan melakukan *formation denial* atau *blocking* untuk mencegah pesawat yang menjadi target intersepsi tersebut melakukan manuver untuk meloloskan diri.

Selanjutnya permasalahan muncul ketika operasi *force down* dilakukan, *force down* atau pemaksaan suatu pesawat udara untuk melakukan pendaratan karena kepentingan keamanan dan pertahanan. *Force down* mengakibatkan suatu pesawat udara harus melakukan *unscheduled descent* atau penurunan ketinggian di luar rencana penerbangan. Dalam penerbangan sipil penurunan ketinggian di luar rencana dapat terjadi karena beberapa hal salah satunya yaitu karena keadaan darurat, seperti adanya dekompresi tekanan kabin, kerusakan pesawat dan juga situasi darurat yang melibatkan penumpang atau barang yang di angkut oleh pesawat udara. Peristiwa ini dikenal dengan *emergency descent*, prosedur *emergency descent* dilakukan oleh awak pesawat dengan memberikan notifikasi kepada ATS atau FIR setempat.

Selain itu Penurunan ketinggian di luar rencana juga dapat terjadi selain dalam keadaan darurat yaitu ketika terjadi pengalihan lalu lintas atau *traffic diversion* yang diperintahkan oleh otoritas ATS oleh FIR yang mengontrol area udara tersebut. Pada prinsipnya penurunan ketinggian di luar rencana hanya dapat dilakukan setelah pesawat mendapatkan izin dari ATS dan pengendali FIR setempat, kecuali dalam keadaan darurat.

Kegiatan *emergency descent* ini berimplikasi pada keselamatan lalu lintas penerbangan di area tersebut, maka dari itu butuh di atur secara ketat oleh otoritas ATS atau FIR setempat. Lantas bagaimana dengan kegiatan *force down* yang mengharuskan sebuah pesawat sipil melakukan *unscheduled descent* atas perintah otoritas atau militer setempat, Walaupun di dalam Artikel 3 ICAO dijelaskan secara tegas, bahwa kesepakatan dalam konvensi tersebut hanya berlaku terhadap pesawat sipil dan bukan pesawat milik negara, yaitu pesawat yang dioperasikan untuk kepentingan negara maupun militer negara tersebut.

Walaupun demikian mengenai penggunaan dan pemanfaatan ruang udara untuk navigasi bersama, tetap perlu diadakannya suatu ruang koordinasi antara pihak sipil dan non sipil, khususnya terkait hak dan kewajiban FIR dalam mengkoordinasikan penerbangan non sipil. Hal tersebut tercantum secara jelas di dalam poin 2.16 Annex 11 konvensi ICAO yang mengatur mengenai *Air Traffic Services*. Dalam poin 2.16.1 dijelaskan bahwa otoritas ATS

atau FIR diwajibkan untuk membuka dan menjaga kerjasama dengan otoritas militer yang memiliki tanggung jawab mengamankan wilayah udara FIR. Selain itu di dalam artikel 2.16.3.2 dijelaskan bahwa penerbangan non sipil atau militer diharuskan melakukan notifikasi kepada ATS jika hendak melakukan penerbangan, intersepsi ataupun penindakan hukum di wilayah udara sebagai wujud kerjasama dengan ATS atau FIR yang telah dilaksanakan sesuai poin 2.16.1.

Walaupun secara prinsipnya pesawat non sipil dan militer di kecualikan dalam pengaturan konvensi ICAO artikel 3, namun pada praktiknya penggunaan dan pemanfaatan wilayah udara untuk pesawat sipil, tidak dapat dilepaskan dari unsur kepentingan negara dan militer. Termasuk di dalamnya yaitu penindakan pelanggaran wilayah udara nasional suatu negara. Secara normal pengelolaan wilayah FIR akan diberikan kepada negara yang memiliki yurisdiksi pada ruang udara tersebut. Namun karena pemberian otoritas FIR lebih bersifat teknis, maka pemberian wilayah FIR lebih di dasarkan pada kemampuan suatu negara dalam mengontrol dan mengatur wilayah koridor udara. Akibatnya terjadi persinggungan kepentingan antar negara.

Dalam kasus operasi *force down* TNI AU terhadap pesawat kargo Ethiopian Airlines di atas, TNI AU membutuhkan waktu 20 menit untuk mendapatkan safety dan traffic clearance dari FIR Singapura untuk melakukan manuver terbang formasi intersep dan juga untuk melakukan *unscheduled descent* guna mendaratkan pesawat tersangka pelanggaran yurisdiksi udara nasional Indonesia. Hal tersebut tentu sulit diterima oleh TNI AU, apalagi ketika dalam posisi keamanan dan kedaulatan negara Indonesia terancam. TNI AU sebagai otoritas yang berwenang tidak dapat beroperasi secara leluasa di dalam yurisdiksi udara negara sendiri.

Konsep Kedaulatan dan Yurisdiksi Negara

Kedaulatan dan yurisdiksi negara terhadap wilayah ruang udara pertama kali diatur di dalam Konvensi Paris tahun 1919, Arikel 1 menyebutkan bahwa negara anggota konvensi mengakui kedaulatan udara secara menyeluruh dan eksklusif di atas wilayah teritorial negara dan wilayah perairan teritorial negara. Hal ini kemudian diperluas oleh *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) artikel 2 dan artikel 3 yaitu laut teritorial sejauh 12nm. Bagi Indonesia seabgai negara kepulauan, keberlakuan deklarasi Djuanda yang di tuangkan di dalam artikel 48 UNCLOS, telah memperluas yurisdiksi dan wilayah raung udara Indonesia, yaitu berlaku juga di atas perairan kepulauan sebagai suatu wilayah udara yang bersatu padu dan tidak terputus.

Hal ini lah yang kemudian memberikan hak wilayah udara bagi Indonesia hingga ke perairan Laut Natuna yang berbatasan langsung dengan Singapura, Malaysia dan Laut Cina Selatan. Sebelum artikel 48 UNCLOS diberlakukan, Indonesia hanya memiliki sedikit wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna yang dibatasi hanya 12 mil laut dari pantai, selepas hal itu merupakan zona wilayah udara Internasional

Kemudian yang dimaksud dengan kedaulatan secara menyeluruh dan eksklusif tersebut adalah, konvensi memberikan hak kepada masing-masing negara anggota untuk melakukan kontrol, penegakan dan penindakan hukum nasional pada wilayah udara tersebut. Termasuk di dalamnya yaitu hak untuk mempertahankan wilayah udara tersebut dengan cara-cara militer.

Walaupun bersifat eksklusif, dalam sebuah wilayah udara nasional suatu negara tetap dicantumkan hak untuk lintas damai secara indiskriminatif atas dasar kebebasan navigasi. Hal tersebut diatur di dalam artikel 2 konvensi Paris 1919. Hak lintas damai tersebut dimiliki oleh seluruh pesawat udara yang melintas dan menggunakan wilayah udara nasional negara tersebut. Dalam artikel 3 diatur bahwa adanya hak lintas damai secara otomatis memberikan hak kontrol terhadap negara pemilik ruang udara tersebut. Hak kontrol diberikan kepada negara guna menjalankan kewajiban dalam menjamin keselamatan, kepentingan dan keamanan suatu negara tersebut.

Oleh karena itu guna menjamin keselamatan dan keamanan serta kepentingan negara pemilik ruang udara, pesawat udara yang melalui ruang udara nasional suatu negara diwajibkan untuk memberikan notifikasi. Dalam penerbangan sipil, notifikasi diberikan melalui cara pengajuan izin atau *flight clearance*, baik penerbangan sipil berjadwal maupun tidak berjadwal, diwajibkan untuk memiliki izin *flight clearance* yang dimohonkan kepada otoritas keselamatan udara setempat, di Indonesia yang bertugas untuk mengontrol dan mengelola perihal *flight clearance* adalah Perum Air Nav Indonesia. *Flight clearance* yang diterima tersebut kemudian diteruskan kepada otoritas keamanan Udara TNI AU dan juga otoritas pengendali ATS atau FIR setempat guna mendapat alokasi penggunaan rute dan koridor udara.

Konvensi Paris 1919 berlaku bagi Indonesia walaupun Indonesia tidak pernah meratifikasinya, karena pada saat itu Indonesia masih belum diakui sebagai negara dan masih berada di bawah penjajahan pemerintah colonial Belanda. Keberlakuan Konvensi Paris 1919 mengikuti prinsip suksesi negara yaitu perpindahan kekuasaan dari pemerintahan colonial Belanda kepada pemerintahan Republik Indonesia, menurut Pasal 20 Undang-undang 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional, menyatakan bahwa "*Perjanjian internasional tidak berakhir karena suksesi negara, tetapi tetap berlaku selama negara pengganti*

menyatakan terikat pada perjanjian tersebut”. Hal tersebut juga dituangkan di dalam *Vienna Convention on Succession of States in respect of Treaties* 1978.

Artinya Indonesia terikat terhadap ketentuan Konvensi Paris 1919 serta memiliki hak dan kewajiban berdasarkan Konvensi Paris 1919. Hal serupa mengenai kedaulatan wilayah udara Indonesia juga diatur di dalam pasal 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.

Konsep Kontrol Flight Information Region / FIR

Kontrol atas *flight information region* atau FIR didasarkan atas hak dan kewajiban yang diberikan oleh kerjasama antar anggota konvensi ICAO di dalam artikel 37, disebutkan bahwa negara-negara anggota diharuskan berkolaborasi dalam menerapkan peraturan lalu lintas dan kontrol lalu lintas udara yang direkomendasikan oleh ICAO. Praktik kontrol lalu lintas udara tersebut diwujudkan dalam bentuk penyediaan fasilitas AIS, yang terbagi kedalam beberapa wilayah bernama FIR. Seperti yang telah dibahas sebelumnya FIR diberikan kepada negara setempat yang memiliki suatu wilayah udara tertentu, namun dengan pengecualian berdasarkan kapasitas negara dalam mengemban kewajiban FIR serta kesepakatan bersama.

Secara hukum konsep yurisdiksi yang tercantum di dalam FIR hanya sebatas kontrol, pengawasan, serta notifikasi penindakan atas kegiatan lalu lintas udara saja. Seperti halnya tercantum di dalam Annex 11 konvensi ICAO. Untuk melakukan penindakan, otoritas FIR tetap harus berkomunikasi serta berkolaborasi dengan pihak berwajib seperti halnya angkatan udara dan pemerintah. FIR tidak memiliki kewenangan terhadap penindakan maupun pencegahan pelanggaran terhadap yurisdiksi udara nasional negara.

Karena fokus terhadap pengaturan lalu lintas udara dan keselamatan navigasi penerbangan sipil, pengelola FIR memiliki otoritas untuk mengatur dan mengendalikan segala aktivitas penerbangan pada suatu koridor udara FIR, termasuk di dalamnya penerbangan non sipil atau militer, walaupun tidak secara langsung dapat mengatur penerbangan sipil, otoritas FIR dapat meminta informasi kepada penerbangan non sipil dan militer serta memberikan mereka perintah *advisory* untuk menghindari gangguan terhadap lalu lintas udara penerbangan sipil internasional. Di sisi lain konsep ini terkesan melampaui tujuan dan batasan dari konvensi ICAO itu sendiri, seolah-olah penguasaan terhadap FIR berarti suatu penguasaan terhadap wilayah udara secara eksklusif.

Pendekatan Konsep Siyar dan Prinsip Ta’Awun

Untuk memulai diskusi bagaimana pendekatan konsep Siyar dan prinsip Ta'awun memandang permasalahan konflik kepentingan antar negara tersebut, Perlu dibahas mengenai garis besar teori hukum Islam. Untuk memahami teori hukum Islam perlu diketahui bahwa dalam hukum Islam terdapat konsep pemisahan antara Syariah dan Fiqih. Siyar sendiri berakar pada penafsiran ayat-ayat suci Al Quran, Al Hadist sekaligus menagospri hasil-hasil itjihad yang berbentuk suatu fatwa atau pendapat terhadap permasalahan yang di hadapi.

Secara historis, konsep gagasan siyar merupakan hasil pemikiran Imam Hanafi atau Abu Hanifah⁶. Pengertian mengenai siyar itu sendiri merupakan suatu bentuk tata perilaku atau norma yang memuat mengenai bagaimana hubungan antara umat Muslim terhadap umat lainnya⁷. Scara bahasa kata Siyar berasal dari istilah Sira yang memiliki arti sebuah praktik, perilaku, tingkah laku dan jalan hidup⁸.

Munculnya konsep Siyar sebagai Itjihad para ulama bermula dari pertanyaan bagaimana konsep negara Muslim secara universal yagn dipipin oleh seorang Khalifah, menjalin hubungan luar negeri dengan negara-negara dan kerajaan lainnya. Pada praktiknya konsep Siyar telah dipraktikan oleh kerajaan Turki Utsmani, yang berusaha mencontoh dan menerapkan praktik Rasullulah SAW dalam melakukan hubungan luar negeri termasuk di dalamnya hubungan dalam kondisi perang dan damai. Pakar hukum islam bernama Wahbeh al-Zuhili kemudian menulis mengenai prinsip-prinsip pokok dalam hukum Islam terkait hubungan antarnegara. Prinsip dasar siyar melekat pada amanat isi ayat Al-Quran, Hadist maupun praktik Rasullulah SAW dalam melakukan hubungan luar negeri. Prinsip utama adalah Al Quran Surat Al Hujurat ayat ke 13 yang menyatakan sebagai berikut :

“Wahai umat manusia, sesungguhnya Kami (Allah) telah menciptakan kamu dari sepasang laki laki dan perempuan dan menjadikan kamu berbangsa bangsa dan bersuku suku supaya kamu saling kenal mengenal. Sesungguhnya orang yang paling mulia di antara kamu di sisi Allah ialah orang yang paling bertaqwa di antara kamu. Sesungguhnya Allah Maha Mengetahui lagi Maha Mengenal”

⁶ Muhammad Munir, *“Islamic Law (Siyar) : an Introduction*, Hamdard Islamicus, Vol XXX, No.4, 2012, hlm 11-12.

⁷ Majid Khadurri, 1966, *The Islamic Law of Nations: Shaybani's Siyar*, Baltomore, Johns Hopkins Press, hlm. 25

⁸ Muhammad Munir, *Op cit.*, hlm 3.

Ayat di atas secara jelas memberikan tujuan diciptakannya manusia dengan fitrah memiliki perbedaan dalam aspek bangsa, ras, suku dan golongan adalah agar mereka saling berinteraksi dan berhubungan menjalin silaturahmi. Agar interaksi tersebut berjalan secara harmonis maka dibutuhkan suatu norma yang mengatur prinsip dasar interaksi antar manusia dan bangsa tersebut. Hal tersebut tersirat di dalam Al Quran Surat Ali Imran ayat 110 sebagai berikut :

“Kamu adalah umat yang terbaik yang dilahirkan untuk manusia menyuruh kepada yang ma’ruf (baik) dan mencegah dari yang mungkar (buruk)”.

Ayat tersebut merupakan norma dasar yang menuntun bagaimana seharusnya manusia, kelompok, suku, ras, golongan dan negara saling menjalin hubungan dengan saudara-saudara lainnya dengan harmonis. Yaitu melalui cara menyeru kepada yang baik dan menjauhi keburukan. Dipandang dari segi sosiologi hukum makna amal maruf dan nahi munkar di atas menggambarkan suatu makna terhadap norma hukum yang berfungsi sebagai alat *social engineering* sekaligus sebagai alat *social control* melalui norma hukum yang bersifat anjura, kebolehan dan larangan.

Tolak ukur nilai suatu hal yang ma’ruf (baik) dan yang munkar (buruk) dalam konsepsi siyar di atas didasarkan kepada nilai-nilai yang bersifat transenden yaitu nilai-nilai agama yang berlaku secara universal bagi seluruh umat manusia. Dalam teori hukum pendekatan tersebut merupakan pendekatan hukum natural, Thomas Aquinas menyatakan bahwa hukum merupakan suatu bentuk perwujudan nilai-nilai luhur manusia yaitu moralitas. Teori ini menunjuk kepada tujuan keberadaan hukum adalah sebagai suatu alat untuk mengendalikan dan mempertahankan moralitas manusia, di luar dari campur tangan penguasa, karena nilai-nilai hukum bersifat transendental.

Pada saat teori ini berkembang pada abad 16 dan 17 masehi, konsep hubungan internasional dan hukum internasional bertumpu pada perwujudan kepentingan dan kemaslahatan bersama manusia yang didasarkan pada moralitas. Hukum internasional yang berkembang pada era ini adalah seputar hukum perang dan hukum damai yang bertujuan untuk menjaga dan mempertahankan moralitas belaka. Belum dikenal dengan adanya konsep kedaulatan negara dan kepentingan nasional negara yang berbeda-beda. Pada masa itu hanya terdapat dua kepentingan umum negara, yaitu untuk menjaga moralitas dan perdamaian bagi negara dan kerajaan yang beradap dan kepentingan ekspansi kekuasaan dan pengaruh bagi

kelompok-kelompok barbar. Masa hukum natural juga ditandai dengan besarnya pengaruh Gereja Vatikan dalam mengendalikan standarisasi moralitas dan nilai-nilai transcendental yang kemudian menjadi alat *abuse of power*. Peristiwa itu pula yang kemudian memicu Hugo Grotius mencetuskan gagasan konsep persamaan dan kepentingan kedaulatan negara dalam hubungan internasional yang kemudian diadopsi secara luas setelah traktat Westphalia.

Di sisi lain konsep syiar telah lebih dahulu mengenal prinsip persamaan derajat dan hak (*equal rights*) antar subjek hukum internasional. Hal tersebut tercantum di dalam Hadist Nabi sebagai berikut:

“Orang-orang Arab tidak mempunyai kelebihan atas orang bukan Arab / “ajami” , tidak pula orang “ajami” mempunyai kelebihan atas orang Arab. Orang kulit putih tidak mempunyai kelebihan atas orang kulit hitam, orang kulit hitam juga tidak mempunyai kelebihan atas orang kulit putih. Kamu semua anak-cucu Adam dan Adam berasal dari tanah”

Selain prinsip persamaan derajat juga dikenal prinsip kebebasan atau kemerdekaan atau (*al hurriyah*), secara luas memiliki arti bahwa masyarakat atau negara memiliki kebebasan untuk bekerjasama, berserikat, berkumpul, menganut suatu ideologi dan kepercayaan masing-masing. Tidak terdapat adanya suatu paksaan dalam menganut ideologi atau hal tertentu yang muncul dari kehendak suatu negara. Prinsip persamaan derajat dan pengakuan terhadap kebebasan atau kemerdekaan hamper tidak dikenal pada konsep hukum internasional era sebelum Westphalia.

Selanjutnya konsep syiar juga memiliki prinsip unik yang tidak pernah di kenal dalam konsep hukum internasional modern saat ini yaitu prinsip ta’awun. Prinsip ta’awun atau prinsip kerja sama adalah prinsip hubungan internasional islam dimana hubungan antar negar harus didasarkan kepada suatu upaya dalam mencapai tujuan dan kebaikan bersama, kebaikan dan tujuan bersama yang dimaksud bertolak ukur kepada nilai-nilai agama Islam dan moralitas manusia. Prinsip ini dijelaskan di dalam Al-Quran Surat Al-Maidah ayat 2 sebagai berikut :

“Bertolong-tolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan taqwa dan janganlah tolong-menolong berbuat dosa dan pelanggaran”

Prinsip Ta’awun mencoba menawarkan pandangan bahwa inti sebenarnya dalam hubungan dan hukum internasional antar negara adalah untuk mewujudkan kemaslahatan dan kebaikan bersama, bukan hanya sebagai ajang pembuktian kekuatan dan eksistensi hegemoni antar negara belaka. Cita-cita yang tersirat di dalam bagian pembukaan Piagam Perserikatan

Bangsa-Bangsa sebenarnya telah menorehkan cita-cita mengenai konsep kemaslahatan bersama, tertulis bahwa

“**AND FOR THESE ENDS...** ,to practice tolerance and live together in peace with one another as good neighbours, and to unite our strength to maintain international peace and security, and to ensure, by the acceptance of principles and the institution of methods, that armed force shall not be used, save in the common interest, and to employ international machinery for the promotion of the economic and social advancement of all peoples⁹”.

Namun dalam praktiknya konsep ini selalu gagal karena tidak didukung oleh prinsip yang konkrit. Prinsip Perserikatan Bangsa-Bangsa masih bertumpu kepada konsep pengakuan terhadap kedaulatan yang dicetuskan oleh Hugo Grotius pada Westphalia. Oleh karena itu sebenarnya upaya perdamaian dan kerjasama dunia dalam mencapai kemaslahatan manusia masih terkurung dengan pemikiran ego negara-negara yang ingin menjalankan kepentingan negaranya masing-masing dengan membawa konsep penghormatan terhadap kedaulatan secara mutlak. Berbicara mengenai kepentingan negara, tidak semua kepentingan negara mencerminkan kepentingan rakyat. Kepentingan negara dapat hanya sekedar kepentingan sekelompok orang berpengaruh dalam suatu negara tersebut atau kepentingan penguasa, oleh karena itu konsep ini bias.

Konsep siyar dan Prinsip ta'awun merupakan konsep yang cukup unik untuk diterapkan karena selain mengacu kepada praktik hukum natural yang mendasarkan kepada moralitas bersifat transenden, konsep siyar juga memiliki prinsip-prinsip yang diakui oleh konsepsi hukum internasional modern yaitu konsep pengakuan atas hak berdaulat dan kebebasan berdaulat negara. Keunikan ini lah yang menjadikan konsep siyar layak untuk dikaji lebih lanjut sebagai alternative konsep hukum internasional di masa yang akan datang.

Permasalahan tumpang tindih antara kedaulatan wilayah udara dan kepentingan pengaturan lalu lintas udara dapat dijawab dengan mudah menggunakan konsep Siyar dan prinsip ta'awun, pasalnya dalam keadaan tersebut tidak ada jalan damai lain selain kompromi dan kooperatif dalam rangka mewujudkan kepentingan masing masing negara (Indonesia dan Singapura) sesuai dengan hak berdaulat masing-masing negara, dengan di sisi lain tetap megedepankan kepentingan umum yang lebih luas. Kepentingan umum dalam kasus sengketa tersebut ialah kepentingan terhadap tersedianya koridor udara yang aman bagi pesawat negara

⁹ Pembukaan Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa

manapun yang bernavigasi dan melintas di dalam area koridor udara tersebut. Kepentingan tersebut saling tumpang tindih antara satu sama lain, kewenangan penindakan hukum berada di tangan Indonesia sebagai pemegang yurisdiksi dan kedaulatan ruang udara, di sisi lain kewenangan pengaturan, pengendalian dan pengawasan berada pada Singapura sebagai pemegang delgasi FIR pada koridor udara tersebut.

Arbitrator Max Huber seorang tokoh sosiologi hukum dalam putusannya pernah menyatakan bahwa

“International law, like law in general, has the object of assuring the coexistence of different interest which are worthy of legal protection”

Tujuan hukum internasional utama menurut max huber adalah untuk melindungi keberadaan beberapa kepentingan yang saling bertaut satu sama lain dimana keleuruhannya membutuhkan perlindungan hukum. Max huber dalam segi ini mengambil pandangan bahwa hukum internasional tidak hanya mengatur seputar kepentingan negara saja namun juga kepentingan khalayak umum atau masyarakat dunia yang patut untuk dilindungi dan dipertahankan keberadaannya. Argumen yang dicetuskan oleh max huber sejajar dengan konsep siyar dalam hukum Islam.

Kesimpulan

Setelah membahas dan mengkaji masing-masing konsep kedaulatan udara dan konsep penguasaan atas FIR termasuk bagaimana pendekatan konsep siyar dan prinsip ta’awun , kita dapat menarik beberapa kesimpulan terhadap alternative penyelesaian perdebatan mengenai prinsip penguasaan terhadap kedaulatan wilayah udara nasional Indonesia dan prinsip penguasaan FIR, terutama dihubungkan dengan kasus pelanggaran yurisdiksi udara nasional oleh pesawat asing di dalam wilayah flight information region asing.

Pertama bahwa secara mendasar terdapat perbedaan prinsip dan konsep mengenai penguasaan wilayah udara sebagai yurisdiksi penuh suatu negara menurut Konvensi Paris 1919 dan penguasaan wilayah udara dalam bidang penyediaan layanan pengaturan dan pengawasan lalu lintas udara. Prinsip yurisdiksi wilayah udara nasional memberlakukan prinsip pemeberlakuan yurisdiksi secara territorial menyeluruh, artinya negara yang memiliki wilayah udara tersebut secara penuh dan eksklusif dapat menerapkan hukum nasionalnya. Sedangkan yurisdiksi ATS atau FIR merupakan yursdiksi yang berbentuk *quasi jurisdiction*, artinya yurisdiksi tersebut tidak bersifat penuh dan hanya terbatas pada hak dan kewajiban yang diberikan sesuai amanat Annex 11 konvensi ICAO. Dalam konsep FIR Singapura yurisdiksi

tersebut merupakan yurisdiksi yang disewakan dan di amanahkan oleh Indonesia sesuai kesepakatan pada tahun 1964.

Kedua permasalahan Indonesia yang tidak dapat melakukan kontrol penuh terhadap wilayah udara dalam kasus intersepsi pesawat kargo Ethiopian Airlines di atas merupakan konsekuensi pemberian *quasi jurisdiction* oleh Indonesia kepada Singapura di tahun 1964, sedangkan untuk mengatasi masalah tersebut, Indonesia tidak pernah melakukan kerjasama bilateral dengan Singapura terkait pembuatan prosedur standar operasi bersama kegiatan penerbangan non sipil dan militer, termasuk di dalamnya yaitu kegiatan misi intersepsi. Kedua negara justru terkesan saling berlawanan arah. Supaya kejadian serupa tidak terulang seharusnya pemerintah Indonesia melakukan upaya pengalihan zona FIR jika dirasa bahwa zona wilayah udara nasional tersebut bernilai strategis. Atau menjalin kerjasama tentang pengelolaan bersama terkait prosedur penerbangan non sipil pada area tersebut.

Ketiga, berdasarkan pendekatan hukum internasional Islam yaitu konsep siyar beserta prinsip-prinsipnya, penyelesaian permasalahan tumpang tindih status wilayah udara antara wilayah kedaulatan udara Indonesia dan wilayah kontrol *Flight Information Region* dapat menggunakan pendekatan kompromi dan kerjasama melalui cara mengedepankan kepentingan bersama pada area ruang udara tersebut. Bentuk kompromi dan kerjasama dapat diwujudkan melalui pengelolaan secara bersama dengan tanggung jawab dan tugas masing-masing antara Angkatan Udara sebagai unsur penindak pelanggaran hukum dan otoritas pengatur dan pengawas navigasi udara Singapura yang memiliki tugas khusus untuk mengawasi dan mengendalikan lalu lintas ruang udara di koridor tersebut.

Daftar Pustaka

Buku

- Adolf, Huala. (2004). Hukum Perdagangan Internasional - Prinsip-prinsip dan Konsepsi Dasar. Bandung.
- Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), Air Space Sovereignty, working paper in Worldwide Air Transport Conference (ATCONF) sixth meeting, implementation by ICAO, Montreal, (2013).
- Dempsey, Stephen Paul. (2008). Public International Air Law. Institute and Centre for Research in Air and Space Law. Montreal Canada: McGill University
- Dempsey, Stephen Paul. (2008). Public International Air Law. Institute and Centre for Research in Air and Space Law. Montreal Canada: McGill University
- Diederiks-Verschoor.I.H.Ph. (1991). An Introduction to Air Law. The Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publisher.

- H.K. Martono, etc. (2011). *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*. Gramata
- Kaczorowska, Alina. 2002. *Public International Law*. London: Old Bailey Press.
- Krause, Stamford Shari. (2003). *Aircraft Safety: Accident Investigations, Analyses, and Applications*. Second Edition. United States: The Mc Graw-Hill Companies.
- Saefullah Wiradipradja. (2014). *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Buku I Hukum Udara. Bandung: Alumni.
- Supriadi, Yaddy. (2012). *Keselamatan Penerbangan Teori dan Problematika*. Telaga Ilmu Indonesia. Tangerang.

Jurnal

- Abeyratne, Ruwantissa. *Managing Airspace in Civil and Military Aviation*. Air Traffic Management. <http://www.saa.com.sg/saaWeb2>.
- Erotokritou, Chrystel. (2012). "Sovereignty over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation." *Inquiriesjournal*.
- Lemhanas RI, Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI. *Jurnal Kajian Lemhanas RI Edisi 16*. Nopember 2013.
- Pop Sorana. (2013). "Sovereignty: A Barrier in The Creation of the Single European Sky." *The Aviation & Space Journal*. XII (4), Oktober/December.
- Potter W Donald. (2004). "State Responsibility, Sovereignty, and Failed States. School of Government. The University of Tasmania". Refereed paper presented to the Australasian Political Studies Association Conference. The University of Adelaide.
- Tien Saefullah. (2002). "Hubungan Antara Yurisdiksi Universal Dengan Kewajiban Negara Berdasarkan Prinsip Aut Dedere Aut Judicare Dalam Tindak Pidana Penerbangan Dan Implementasinya Di Indonesia". *International Law Journal*. University of Padjajaran. I (1)
- H.K. Martono. (2015). "Aspek Kelayakan dan Tehnis Operasional Pelayanan Navigasi Penerbangan (FIR) di Atas Pulau Natuna. National conference air navigation provide /Flight Information Region (FIR) di Ruang Udara Wilayah Negara Berdaulat' Implementation by International Law Division". FH UNDIP. Semarang. 11 March.

Berita Web

- <https://surabaya.tribunnews.com/2019/01/14/alasan-2-jet-tempur-f16-tni-au-paksa-turun-force-down-pesawat-asing-di-batam?page=2> di akses 30 November 2019
- <https://bali.tribunnews.com/2019/01/15/terdeteksi-radar-dua-f-16-tni-au-kejar-pesawat-ethiopian-airlines-force-down-20-menit?page=2> di akses 30 November 2019
- <https://ops.group/blog/indonesia-is-intercepting-aircraft-outside-their-airspace/> di akses 30 November 2019