

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PESAWAT ASING DAN PESAWAT DOMESTIC
YANG MELEWATI WILAYAH TERLARANG DAN WILAYAH TERBATAS
DI INDONESIA**

Kartika Sasi Wahyuningrum

Universitas Adiwangsa Jambi

E-mail: kartikasasiwahyuningrum@gmail.com

ABSTRAK

yang dengan metode penelitian yuridis empiris, disimpulkan 1. Penegakan Hukum dalam Mengatur Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara oleh Pesawat Udara Asing dalam hukum internasional adalah dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 dan telah diperjelas dalam Konvensi Chicago 1944 tentang international civil aviation yang menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Dengan demikian kewenangan penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran kedaulatan di wilayah udara tetap ada pada negara yang memiliki wilayah tersebut. Dalam hukum nasional Indonesia, penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara telah diatur dalam Undang-Undang No.43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, dalam Pasal 401 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia. 2. Hambatan negara Indonesia dalam upayanya mempertahankan batas wilayah kedaulatan di ruang udara terkait hak melintas pesawat udara asing, yaitu adanya pemahaman yang berbeda dalam penanganan perkara pelanggaran izin terbang pesawat asing, sehingga terjadi perbedaan pendapat dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan, terbatasnya jumlah pesawat tempur yang dimiliki Indonesia untuk melaksanakan pengamanan di wilayah udara Indonesia dan kurangnya radar yang dimiliki Indonesia untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia.

Kata Kunci : Penegakan Hukum; Kedaulatan; Wilayah; Udara; Pesawat Udara Asing

ABSTRACT

which with the empirical legal research method, it is concluded (1.) Law Enforcement in Regulating Violations of Sovereignty in Airspace by Foreign Aircraft in international law is in Article 1 of the 1919 Paris Convention and has been clarified in the 1944 Chicago Convention on international civil aviation which emphasizes that every country has full and exclusive sovereignty over the airspace above its territorial area. Thus, the authority to enforce the law in the event of a violation of sovereignty in airspace remains with the country that owns the territory. In Indonesian national law, law enforcement against violations of sovereignty in airspace has been regulated in Law No. 43 of 2008 concerning State Territory, in Article 401 of Law No. 1 of 2009 concerning Securing the Airspace of the Republic of Indonesia. (2.) Obstacles faced by the Indonesian state in its efforts to maintain sovereign territorial boundaries in airspace related to the right to cross foreign aircraft, namely the existence of different understandings in handling cases of violations of foreign aircraft flight permits, resulting in differences of opinion in dealing with and resolving this problem by the Indonesian Air Force and the Ministry of Transportation, the limited number of fighter aircraft owned by Indonesia to carry out security in Indonesian airspace and the lack of radar owned by Indonesia to detect activities that occur in Indonesian airspace.

Keywords: Law Enforcement; Sovereignty; Territory; Air; Foreign Aircraft

bersangkutan bukan anggota konvensi). Indonesia sebagai negara yang berdaulat berhak mengatur wilayah darat, laut maupun udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan maupun kegiatan lainnya. Wilayah perbatasan merupakan daerah rawan konflik antar negara maupun dunia internasional, maka pengamanan wilayah perbatasan negara merupakan salah satu masalah strategis yang kompleks bagi setiap negara, karena di batas itu terdapat nilai tambah yang berupa sumber daya alam (SDA) dan kedaulatan.⁵

Pelanggaran batas wilayah udara adalah suatu keadaan, dimana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin dari negara yang dimasukinya. Setelah menyadari bahwa wilayah udara memiliki nilai ekonomis dan strategis, negara-negara mulai memikirkan instrument hukum untuk melindungi kepentingannya sehingga lahirlah berbagai perjanjian internasional di bidang hukum udara. Dua perjanjian internasional yang mengatur kepemilikan negara atas ruang udara adalah Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944, lahirnya dua perjanjian tersebut didasari atas teori kepemilikan ruang udara (*the air sovereignty theory*). Pengaturan kedaulatan negara di wilayah udara dalam hukum nasional Indonesia diatur dalam pasal 4 Undang-Undang No.43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara, pasal 5

Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa “Negara
Kata Kunci: Penegakan Kedaulatan Wilayah Udara; Pesawat Udara Asing

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kedaulatan negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Negara

berdaulat diartikan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain. Ditegaskan dalam pasal I Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi “*The Contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*” (Pengakuan atas kedaulatan negara yang mutlak dan penuh tersebut berlaku bagi seluruh negara, meskipun negara yang

Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia” dan Peraturan Pemerintah (PP) RI No.4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik

Indonesia yang merupakan pelaksanaan dari ketentuan pasal

Pelanggaran Wilayah Kedaulatan dalam PP tersebut diatur dalam BAB III, bahwa Pesawat Udara Negara Asing yang terbang ke dan dari atau melalui wilayah udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*) dan Persetujuan Terbang (*flight approval*). PP ini mengatur pula pengenaan sanksi administratif berupa denda administratif paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah) bagi setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2). Pengenaan sanksi administratif dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana bentuk penegakan hukum dalam mengatur pelanggaran kedaulatan di ruang udara oleh pesawat udara asing ?
 2. Bagaimana hambatan negara Indonesia dalam upayanya mempertahankan batas wilayah kedaulatan di ruang udara terkait hak melintas pesawat udara asing ?
-
1. Bagaimana bentuk penegakan hukum dalam pelanggaran kedaulatan di ruang udara oleh udara asing ?
 2. Bagaimana hambatan negara Indonesia upayanya mempertahankan batas wilayah di ruang udara terkait hak melintas pesawat asing ?

C. Metode Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif.

.

A. Penegakan Hukum Dalam Mengatur Pelanggaran Kedaulatan Di Ruang Udara Oleh Pesawat Udara Asing

1. Hukum Internasional

Kedaulatan suatu negara tidak lagi bersifat mutlak

atau absolut, akan tetapi pada batas-batas tertentu harus menghormati kedaulatan negara lain, yang diatur melalui hukum internasional. Dari prinsip kedaulatan negara di wilayah udara sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, terdapat dua hal penting untuk dilakukan pembahasan dan pemahaman, yaitu (1) penuh dan utuh (*complete and exclusive*), dan (2) ruang atau wilayah udara (*airspace*). Dari kedua prinsip tersebut, setiap negara di dalam wilayah kedaulatannya mempunyai hak penuh untuk mengatur, menjalankan serta menyelesaikan permasalahan yang terjadi atas orang, benda serta wilayahnya berdasarkan peraturan nasional yang berlaku dalam wilayahnya. Tetapi setiap negara tidak boleh mengesampingkan ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam hukum internasional⁶.

Wilayah udara yang terdapat di atas wilayah darat, perairan pedalaman, dan wilayah laut termasuk kedalam yurisdiksi suatu negara. Hal ini terlihat dari pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional : "Kedaulatan negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*)". Ketentuan ini merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara.⁷

Pertahanan keamanan suatu negara yang strategis dalam wilayahnya telah disadari oleh pembentuk Konvensi Paris 1919 tentang *the regulation of aerial navigation*. Pasal 1 Konvensi Paris 1919 telah diperjelas dalam Konvensi Chicago 1944 tentang *international civil aviation* yang menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Secara horizontal negara memiliki kedaulatan atas ruang udara di atas daratan dan perairan sampai laut teritorialnya. Ruang udara di atas zona tambahan, ZEE sudah bukan lagi kedaulatan negara kolong, terutama ruang udara di atas laut lepas. Kemudian secara vertikal sampai saat ini belum ada batas tertentu, hal ini dikarenakan belum ada kesepakatan sampai dimana ketinggian ruang udara.

Dalam membedakan pesawat sipil atau pesawat komersial dengan pesawat negara atau pesawat militer tidaklah mudah. Hukum internasional tidak mengaturnya dengan jelas hal tersebut. Sebagai contoh dalam konvensi Chicago 1944 hanya disebutkan bahwa konvensi tidak berlaku untuk *state aircraft/military aircraft*, tapi tidak ada penjelasan rinci mengenai hal itu, hanya dalam bentuk pernyataan negatif. Menurut Boer Mauna pembedaan apakah suatu pesawat termasuk pesawat sipil ataukah pesawat negara tergantung pada fungsinya bukan kualitas pemiliknya. Dalam perkembangan pengaturan Konvensi Chicago 1944, pada tanggal 10 Mei 1984 di Montreal telah ditandatangani Protokol yang mengubah Konvensi Chicago tahun 1944 (*Convention on international Civil Aviation*). Protokol dimaksudkan untuk mengisi kekosongan dalam Konvensi Chicago 1944 yang selama ini cukup lama dirasakan. Kekosongan dimaksud adalah ketidakjelasan Konvensi dalam melindungi pesawat udara sipil yang karena sesuatu hal melanggar wilayah udara sesuatu negara, dan tindakan kekerasan senjata negara yang merasa terlanggar, yang sering berakibat fatal bagi jiwa penumpang dan awak pesawatnya⁸. Perubahan atas Konvensi Chicago 1944 dilakukan dengan memasukkan pasal baru, yaitu Pasal 3 bis. Pasal 3 bis tersebut menentukan sebagai berikut :

- a) Dari ketentuan ini negara mempunyai kewajiban hukum untuk menahan diri tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangannya (*must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight*). Dalam hal melakukan prosedur pencegahan (*interception*), negara berkewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia yang berada di dalam pesawat udara, serta pesawat udara yang diintersepsi itu sendiri. Dengan adanya ketentuan ini tidak boleh diartikan sebagai merubah atau memodifikasi hak dan kewajiban sebagaimana ditetapkan dalam Piagam PBB (*the Charter of the United Nations*).
- b) Dengan demikian sebagai perwujudan kedaulatan, negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil yang melakukan pelanggaran wilayah udara mendarat di bandar udara negara itu yang ditentukan (*to require the landing at some designated airport*). Dalam menerapkan wewenangnya, kembali diingatkan agar negara memperhatikan ketentuan yang pertama di

atas. Selain itu negara diminta untuk mengumumkan ketentuan-ketentuan yang dibuatnya dalam mengatur prosedur intersepsi terhadap pesawat udara sipil.

- c) Dari ketentuan ini maka setiap pesawat udara sipil harus mematuhi instruksi yang diberikan oleh negara yang melakukan intersepsi terhadapnya. Untuk mendukung prinsip pematuhan ini setiap negara dituntut untuk memasukkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan bahwa pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya akan mematuhi instruksi negara yang melakukan intersepsi kapan saja pesawat udara sipil itu mengalami kasus demikian. Juga dituntut agar setiap negara menetapkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan hukuman yang berat (*shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties*) bagi para pemilik atau operator pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya yang melanggar prinsip pematuhan dalam menghadapi intersepsi oleh negara lain.
- d) Selanjutnya Setiap negara akan mengalami tindakan-tindakan agar pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya, tidak akan dipergunakan untuk maksud yang bertentangan dengan tujuan Konvensi Chicago⁹. Amandemen Konvensi Chicago 1944 pada Pasal 3 bis

tersebut di atas dilatar belakangi antara lain peristiwa penembakan pesawat Boeing 747 Korean Air Lines pada tanggal 1 September 1983 yang menewaskan 269 jiwa dilakukan oleh pesawat pemburu Uni Soviet di wilayah udara Uni Soviet. Dalam konsideran Protokol Montreal 1984

yang mengubah Konvensi Chicago 1944 tersebut, dimasukkan asas yang dalam hukum internasional dikenal dengan sebutan asas pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*elementary considerations of humanity*)¹⁰.

Dalam hal ini, harus memperhatikan ketentuan hukum internasional khususnya *Attachment* dari Annex 2 tentang *Rule of Air*. Dalam Annex ini dikenal adanya asas pertimbangan dasar kemanusiaan (*elementary considerations of humanity*) di mana secara tegas telah dinyatakan sebagai asas yang melandasi tindakan-tindakan negara dalam menghadapi pelanggaran wilayah udaranya oleh pesawat udara asing dalam Annex ini, terdapat

ketentuan mengenai hukum yang harus tetap berlaku

dimanapun pesawat udara terbang dan tidak boleh ada konflik dengan ketentuan dari negara lain. Annex 2 memberikan rekomendasi dan standar yang berhubungan dengan ketentuan-ketentuan pelaksanaan penerbangan sebagaimana yang diamanatkan oleh Pasal 37 Konvensi Chicago 1944. Beberapa persyaratan penting yang harus dipatuhi dalam penerbangan sipil internasional yang diatur dalam Annex ini antara lain adalah pertama tentang *flight plan* atau rencana penerbangan¹¹. Pesawat sipil yang melaksanakan penerbangan internasional harus menyampaikan kepada *air traffic services units* tentang *flight plan*-nya. Pesawat yang bersangkutan harus menjelaskan hal-hal seperti identifikasi pesawat, jenis, penerbangan yang dipilih dapat berupa terbang instrumen atau visual (terbang dengan menggunakan tanda-tanda darat sebagai petunjuk) dan tipe dari penerbangan yaitu sipil atau militer; nomor dan tipe pesawat, rute yang dipilih, tujuan pendaratan dan lain sebagainya. *Flight plan* ini harus disampaikan satu jam sebelum penerbangan atau bisa disampaikan pada saat terbang dengan menggunakan radio komunikasi paling lambat sepuluh menit sebelum memasuki titik dimana ada area pengaturan atau titik dimana melewati udara atau rute-rute yang telah ditetapkan. Hal penting kedua yang diatur oleh Annex 2 adalah kewajiban melakukan komunikasi dua arah dengan pengatur lalu lintas udara untuk melaporkan posisinya setiap kali melewati *reporting point* seperti tentang waktu dan ketinggian. Hal ini sangat penting untuk mencegah tabrakan (*collision*) pesawat. Setiap pesawat juga harus mempertahankan memonitor radio dan melaksanakan komunikasi dua arah dengan unit otoritas setempat¹².

Keberadaan unit ATS sangatlah penting untuk mencegah tabrakan antar pesawat, mencegah tabrakan antara pesawat di area penerbangan dengan suatu benda yang ada di area tersebut dan memberikan saran dan informasi yang berguna bagi keselamatan dan efisiensi pelaksanaan penerbangan serta memberikan informasi bila suatu pesawat harus dilakukan pencarian dan pertolongan dan membantu badan *search and rescue* (SAR) jika diperlukan. ATS diatur secara khusus dalam Annex 11 tentang ATS¹³. Dalam pelaksanaan ATS dijelaskan bahwa setiap negara anggota wajib menentukan bagian-bagian dari wilayah udaranya tempat pemberian

pelayanan lalulintas udara untuk kepentingan keselamatan.

Dengan demikian kewenangan penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran kedaulatan di wilayah udara tetap ada pada negara yang memiliki wilayah tersebut. Segala macam sanksi yang diberikan oleh negara kolong menjadi tanggung jawab dari maskapai penerbangan yang bersangkutan. Tetapi pelanggaran dapat dilimpahkan kepada negara apabila negara tersebut memberi fasilitas terhadap pelanggaran yang dilakukan atau bahkan negara memberikan perintah untuk melakukan pelanggaran di wilayah udara negara kolong. Jika pelanggaran ini dapat dilimpahkan pada negara maka yang terjadi bukan lagi sekedar pelanggaran terhadap hukum nasional negara kolong namun sekaligus juga menjadi pelanggaran hukum internasional yang penyelesaiannya juga berdasarkan mekanisme penyelesaian sengketa hukum internasional.

2. Hukum Nasional Indonesia

Negara Kesatuan Republik Indonesia telah menjadi anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sejak 27 April 1950 dan telah menyempurnakan Undang-Undang

No.15 Tahun 1992 dengan Undang-Undang No.1 Tahun

2009 tentang Penerbangan yang mengacu kepada Konvensi Chicago 1944. Hukum Internasional melalui Konvensi Chicago 1944 mengakui bahwa kedaulatan negara atas wilayah darat, laut dan udara. Namun dalam Pasal 33 ayat (3) Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 hanya mengatur penguasaan negara atas wilayah darat dan laut saja.

Pengaturan kedaulatan negara di wilayah udara dalam Hukum Nasional Indonesia penting untuk dikaji kembali guna memahami bagaimana hukum nasional mengatur tentang pelanggaran kedaulatan di wilayah nasional Indonesia.

a. Pengaturan Kedaulatan Di Wilayah Udara

Nasional Indonesia Dalam Undang – Undang No. 43

Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

Pengaturan Wilayah Negara Indonesia dalam Pasal

25A UUD 1945 yang mengatur tentang Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah dan batas-batas dan hak- haknya

ditetapkan dengan undang-undang. Berdasarkan amanat pasal tersebut, dasar hukum pengaturan wilayah negara Republik Indonesia tertuang dalam Undang-Undang No.42 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara. Pasal 1 angka 1

Undang-Undang No.48 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara menyebutkan pengertian wilayah negara yaitu Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang selanjutnya disebut dengan Wilayah Negara adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya, yang artinya wilayah negara Indonesia meliputi wilayah darat, wilayah perairan, dasar laut, dan tanah di bawahnya serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Batas wilayah negara Indonesia yaitu:

1) Darat berbatas dengan: Malaysia, Papua
Nugini, dan

Timor Leste

2) Laut berbatas dengan: Malaysia, Papua
Nugini, Singapura, dan Timor Leste

3) Udara mengikuti batas kedaulatan negara di darat dan di laut, dan batasnya dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum internasional. Lebih lanjut, batas wilayah negara Indonesia, termasuk titik-titik koordinatnya ditetapkan berdasarkan perjanjian bilateral dan/atau multilateral. Jika tidak berbatasan dengan negara lain, Indonesia menetapkan batas wilayah negara secara unilateral berdasarkan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.

Sehingga, dasar hukum pengaturan wilayah negara

Republik Indonesia tertuang dalam UUD 1945 yang kemudian dibuatkan dalam suatu undang-undang tersendiri yaitu Undang-Undang No.43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara.

Untuk mengelola batas wilayah negara dan mengelola kawasan perbatasan pada tingkat pusat dan daerah, pemerintah membentuk Badan Pengelola Nasional di tingkat pusat dan Badan Pengelola Daerah di tingkat daerah, yang dipimpin oleh kepala badan yang

bertanggungjawab ke Presiden atau kepala daerah sesuai kewenangannya. Badan pengelola yang dimaksud yaitu Badan Nasional Pengelola Perbatasan Republik Indonesia (BNPP). Kepala BNPP adalah Menteri Dalam Negeri dan anggota BNPP yaitu jajaran Menteri-menteri, Panglima TNI, Kapolri dan kepala badan lainnya yang tertuang dalam Pasal 6 huruf c Perpres No.44 tahun 2017 tentang Badan Nasional

Pengelola Perbatasan. Adapun tugas BNPP adalah:

- a) menetapkan kebijakan program pembangunan perbatasan
- b) menetapkan rencana kebutuhan anggaran
- c) mengoordinasikan pelaksanaan
- d) melaksanakan evaluasi dan pengawasan. Fungsi BNPP yaitu :
 - 1) penyusunan dan penetapan rencana induk dan rencana aksi pembangunan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan
 - 2) pengoordinasian penetapan kebijakan dan pelaksanaan pembangunan, pengelolaan serta pemanfaatan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan
 - 3) pengelolaan dan fasilitasi penegakan, pemeliharaan dan pengamanan batas wilayah negara
 - 4) inventarisasi potensi sumber daya dan rekomendasi penetapan zona pengembangan ekonomi, pertahanan, sosial budaya, lingkungan hidup dan zona lainnya di kawasan perbatasan
 - 5) penyusunan program dan kebijakan pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan sarana lainnya di kawasan perbatasan
 - 6) penyusunan anggaran pembangunan dan pengelolaan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan sesuai dengan skala prioritas
 - 7) pelaksanaan, pengendalian dan pengawasan serta evaluasi dan pelaporan pelaksanaan pembangunan dan pengelolaan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan.

b. Pengaturan Kedaulatan Di Wilayah Udara Nasional Indonesia Dalam Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Wilayah udara yang berupa ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional sehingga harus

dimanfaatkan sebesar- besarnya bagi kepentingan rakyat, bangsa, dan negara. Sebagai negara berdaulat Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh 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, sedangkan mengenai kedaulatan atas wilayah Republik Indonesia secara menyeluruh tetap berlaku ketentuan perundang-undangan di bidang pertahanan negara.

Penerbangan sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Kewenangan menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas merupakan kewenangan dari setiap negara berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya, dalam rangka keselamatan masyarakat luas, keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan.

Yang dimaksud dengan kawasan udara terlarang (*prohibited area*) adalah kawasan udara dengan pembatasan yang bersifat permanen dan menyeluruh bagi semua pesawat udara. Pembatasan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, sebagai contoh instalasi nuklir atau istana Presiden. Sedangkan kawasan udara terbatas (*restricted area*) adalah kawasan udara dengan pembatasan bersifat tidak tetap dan hanya dapat digunakan untuk operasi penerbangan tertentu (pesawat udara TNI). Pada waktu tidak digunakan (tidak aktif kawasan ini dapat digunakan untuk penerbangan sipil. Pembatasan dapat berupa pembatasan ketinggian dan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, misalnya instalasi atau kawasan militer¹⁴.

Untuk dapat menjaga kedaulatan wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, harus dilakukan penguasaan dan pengembangan teknologi agar Negara Kesatuan Republik Indonesia dapat setinggi mungkin menguasai wilayah udaranya untuk kepentingan yang

seluas-luasnya bagi masyarakat khususnya untuk kepentingan penerbangan. Sebelum diundangkannya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengaturan tentang penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 dan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992. Pengaturan kedaulatan negara dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 tidak diatur 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 di atas suatu bagian wilayah Republik Indonesia dengan tidak membedakan antara pesawat udara Indonesia dan asing".¹⁵

Sebagai implementasi kedaulatan negara di ruang

udara, pemerintah menurut Pasal 6 Undang-Undang No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan berperan melaksanakan kedaulatan negara dalam bentuk wewenang dan tanggung jawab terkait pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Bentuk kedaulatan negara di bidang pertahanan dan keamanan negara dilakukan melalui pertama, kewenangan pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas, dan kedua, pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang. Larangan tersebut harus bersifat permanen dan menyeluruh.

Pesawat asing yang melanggar wilayah kedaulatan Indonesia dapat dikenakan sanksi pidana maupun administratif. Sebagai contoh adalah apa yang ditetapkan dalam Pasal 401 bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terbatas sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) di pidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)¹⁶.

Dalam beberapa kasus pelanggaran ruang udara Indonesia, nampak bahwa pesawat sipil atau pesawat komersial yang melanggar wilayah kedaulatan Indonesia dikenakan denda sebagaimana di atur dalam undang-undang penerbangan. Pesawat sipil Singapura yang dipaksa mendarat oleh dua pesawat Sukhoi 27/30 Flanker TNI diizinkan pulang setelah memenuhi syarat administrasi termasuk membayar denda Rp. 60.000.000,00. Dalam Pasal

418 UU 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disebutkan, pelanggaran penerbangan niaga tidak berjadwal yang masuk ke RI tanpa izin didenda maksimal Rp. 200.000.000,00. Denda Rp. 60.000.000,00 dinilai TNI AU sangatlah kecil dan sangat tidak sebanding dengan biaya yang dikeluarkan negara untuk mengerahkan pesawat tempur milik TNI Angkatan Udara (AU). Menurut TNI AU dibutuhkan dana sekitar Rp. 400.000.000,00 untuk pesawat tempur Sukhoi agar bisa terbang selama satu jam. Pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia yang dilakukan pesawat sipil Singapura ini tidaklah menimbulkan tanggung jawab kepada negara Singapura, tetapi menjadi tanggung jawab perusahaan maskapai penerbangan pesawat tersebut. Sanksi dijatuhkan berdasarkan hukum nasional Indonesia mengingat pelanggaran yang terjadi adalah pelanggaran terhadap hukum nasional Indonesia.

Peraturan perundang-undangan Indonesia tidak membedakan status pesawat asing yang melakukan pelanggaran ruang udara apakah pesawat sipil ataupun pesawat negara. Hal ini tentu berpotensi menimbulkan konflik karena hukum internasional memberikan perlakuan khusus manakala pesawat yang melakukan pelanggaran ruang udara adalah pesawat sipil.

Keharmonisan dan ketegasan dalam penegakan hukum kepada pesawat pelaku pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia, yang dapat menimbulkan efek jera tentulah sangat diperlukan. Undang-Undang Penerbangan Indonesia tidak mengatur perbedaan perlakuan terhadap jenis pesawat asing yang melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia. Untuk pesawat sipil jelas bahwa jenis pesawat ini harus tunduk pada hukum Indonesia manakala berada di wilayah Indonesia. Pesawat ini dapat dikenai

sanksi berdasarkan hukum Indonesia. Berbeda halnya apabila pesawat yang melakukan pelanggaran adalah pesawat negara asing khususnya pesawat militer asing yang bukan subyek hukum nasional Indonesia. Pelanggaran yang dilakukan jenis pesawat ini melahirkan tanggung jawab negara dan penyelesaiannya menggunakan mekanisme penyelesaian sengketa menurut hukum internasional. Menurut hukum internasional penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui cara damai atau kekerasan. Otoritas keamanan negara kolong dalam rangka *self defence* berhak menghalau pesawat asing tersebut, melakukan intersepsi atau bahkan menembak jatuh pesawat asing itu. Menembak jatuh pesawat negara asing yang melanggar wilayah kedaulatan negara kolong merupakan salah satu bentuk cara kekerasan yang sah dilakukan oleh negara kolong apabila pesawat negara asing itu dicurigai melakukan aktifitas yang membahayakan keamanan nasional negara kolong¹⁸.

Penyelesaian secara damai dapat dilakukan baik lewat jalur hukum maupun politik. Pengakuan bersalah dan permintaan maaf dari negara asal pesawat negara yang melakukan pelanggaran merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban negara asal pesawat yang melakukan pelanggaran. Bentuk pertanggungjawaban yang lain adalah kompensasi atas kerugian yang diderita negara kolong.

c. Pengaturan Kedaulatan Di Wilayah Udara Nasional Indonesia Dalam Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ditetapkan melalui pertimbangan untuk melaksanakan ketentuan Pasal

9 Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Presiden Joko Widodo menandatangani Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia pada tanggal 13 Februari 2018. PP 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia diundangkan di Jakarta oleh Menkumham Yasonna H. Laoly dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 dikenakan sanksi administratif berupa denda

administratif paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).

- 2) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan.
- 3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (21) diatur dengan peraturan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan

Dalam Pasal 32 pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personelnnya dilakukan sebagaimana dimaksud dalam pasal 27, yaitu

- a) Pesawat Udara yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 ayat (3), Pasal 12 ayat (4), Pasal 18, pasal 23, pasal 24 dan Pasal 25 terlebih dahulu diberi peringatan melalui alat komunikasi.
- b) Dalam hal peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak ditaati dan tetap meneruskan penerbangan, Pesawat Udara TNI melakukan tindakan pengenalan secara visual, pembayangan, penghalatlan, dan/atau pemaksaan mendarat yang didahului dengan Intersepsi.

c) Pelaksanaan Intersepsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) didahului dengan koordinasi antara Tentara Nasional Indonesia dengan personel pemandu Lalu Lintas Penerbangan untuk memberikan informasi yang diperlukan bagi Pesawat Udara TNI dan Pesawat Udara yang melanggar Pesawat Udara yang diintersepsi harus mengikuti semua perintah yang diberikan oleh Pesawat Udara Interseptor melalui komunikasi radio atau mengikuti tanda- tanda visual yang diberikan berdasarkan ketentuan dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional.

Namun pengamanan wilayah kedaulatan udara Republik Indonesia juga harus memperhatikan ketentuan Hukum Internasional dan peraturan perundang-undangan Nasional terkait, sehingga pengamanan wilayah kedaulatan udara nasional dapat diterima oleh masyarakat bangsa- bangsa dan oleh masyarakat Indonesia sendiri. Untuk peran penegakan kedaulatan dan hukum di udara ada pada TNI sesuai perannya

sebagai alat negara di bidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara Dalam Pasal 11 PP No.4 Tahun 2018 tentang

Pengaman Wilayah Udara Republik Indonesia berbunyi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2)

- a) Adanya pemahaman yang berbeda dalam penanganan perkara pelanggaran izin terbang

. pesawat asing, sehingga terjadi perbedaan pendapat dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan.

- b) Terbatasnya jumlah pesawat tempur yang dimiliki Indonesia untuk melaksanakan pengamanan di wilayah udara Indonesia.
- c) Kurangnya radar yang dimiliki Indonesia untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia.
- d) Lemahnya penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran wilayah udara adalah karena tidak adanya penyidik khusus yang menangani permasalahan kedaulatan negara di wilayah udara Indonesia²².

2. Upaya Penegakan Hukum Atas Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Negara Indonesia Oleh Pesawat Udara Asing

a. Keterlibatan TNI-AU dalam Penegakan Kedaulatan di Ruang Udara Nasional

Sesuai dengan Pasal 10 Undang-Undang No. 34

Tahun 2004 tentang TNI, ditentukan bahwa TNI- AU bertugas antara lain :

- 1) Melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan;
- 2) Menegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi
- 3) Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara,
- 4) Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara²³.

b. Pembentukan *Air Defence Identification Zone*

Upaya lain yang dilakukan oleh Indonesia dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara adalah dengan

membentuk *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) atau zona identifikasi pertahanan udara dengan mempertimbangkan sistem dan kemampuan unsur-unsur pertahanan udara. ADIZ adalah suatu ruang udara tertentu yang didalamnya pesawat harus memberikan identifikasi sebelum memasuki wilayah udara yang dimaksud. Dasar hukum pendirian ADIZ adalah praktek internasional yang telah menjadi kebiasaan internasional. Dalam upaya mewujudkan keseimbangan antara kepentingan kesejahteraan nasional dengan pertahanan negara di wilayah kedaulatan atas ruang udara, adalah dengan membangun, membina, dan memperkuat sumber daya dan kekuatan tangkal yang mampu meniadakan setiap ancaman dan/ atau pelanggaran hukum di ruang udara, baik yang datang dari luar maupun dalam negeri.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penegakan Hukum dalam Mengatur Pelanggaran

Kedaulatan Di Wilayah Udara oleh Pesawat Udara Asing dalam hukum internasional adalah dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 dan telah diperjelas dalam Konvensi Chicago 1944 tentang

international civil aviation yang menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Dengan demikian kewenangan penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran kedaulatan di wilayah udara tetap ada pada negara yang memiliki wilayah tersebut. Dalam hukum nasional Indonesia, penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara telah diatur dalam Undang-Undang No.43

Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, dalam Pasal 401 Undang- Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Peraturan Pemerintah No.4 Tahun 2018 tentang Pengaman Wilayah Udara Republik Indonesia

Hambatan negara Indonesia dalam upayanya mempertahankan batas wilayah kedaulatan di ruang udara terkait hak melintas pesawat udara asing, yaitu adanya pemahaman yang berbeda dalam

penanganan perkara pelanggaran izin terbang pesawat asing, sehingga terjadi perbedaan pendapat dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan, terbatasnya jumlah pesawat tempur yang dimiliki Indonesia untuk melaksanakan pengamanan di wilayah udara Indonesia dan kurangnya radar yang dimiliki Indonesia untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia.

B. Saran

1. Penegakan Hukum dalam Mengatur Pelanggaran

Kedaulatan Di Wilayah Udara oleh Pesawat Udara Asing diharapkan agar pemerintah lebih tegas dalam mengatasi pelanggaran kedaulatan di wilayah udara demi mewujudkan keseimbangan antara kepentingan kesejahteraan nasional dengan pertahanan negara di wilayah kedaulatan atas ruang udara dan mempertahankan sumber daya alam serta meniadakan setiap ancaman atau pelanggaran hukum di ruang udara, baik yang datang dari luar maupun dalam negeri.

2. Hambatan negara Indonesia dalam upayanya mempertahankan batas wilayah kedaulatan di ruang udara terkait hak melintas pesawat udara asing membutuhkan keterlibatan penuh dari TNI-AU dan pengamanan dalam mengatasi pelanggaran di Ruang Udara Nasional Indonesia lebih di tingkatkan

PUSTAKA A.

Buku-Buku

AK, S., Utama, M., & Idris, A. (2012). *Hukum Udara dan Ruang Angkasa*.

Bambang Widarto(2014), *Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Dari Aspek Hukum Internasional*

Kusumaningrum, A. (2019). *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Universitas Brawijaya Press.

Moho, H. (2019). *Penegakan Hukum Di Indonesia Menurut Aspek Kepastian Hukum, Keadilan Dan Kemanfaatan*. Warta Dharmawangsa, 13(1).

Muhammad, R. S. (2017). *Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Nasional Terhadap Kasus Penembakan Pesawat Tempur Rusia Oleh Turki Tahun 2015 Menurut Hukum Internasional* (Doctoral dissertation, Ilmu Hukum).

Putri, O. D. (2019) *Pelanggaran Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara Terhadap Pesawatasing Menurut Hukum Internasional*.

Santoso, M. I. (2018). *Kedaulatan dan Yurisdiksi Negara dalam sudut pandang Keimigrasian*. Binamulia Hukum, 7(1), 1-16.

Wibowo, D. A. (2017). *Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Negara Indonesia Oleh Pesawat Sipil Asing* (Doctoral dissertation, Brawijaya University).

B. Jurnal

AAMI Rachman · ED Hastri(2021), *Implikasi Prinsip Right Of External Self Determination Terhadap Kedaulatan Negara Induk Sebagai Subjek Hukum Internasional*. Jurnal Jendela Hukum

Barus, Y. J., Arif, A., & Sutiarnoto, S. (2014). *Yurisdiksi wilayah udara suatu negara dalam perspektif hukum internasional*. Sumatra Journal of International Law.

Dirwan, A. (2018). *UNCLOS 1982 dan ICAO 1947 Dalam Pengaturan Ruang Udara*. Jurnal ilmiah hukum dirgantara, 4(2).

Paminto, A., & Wahyudi, M. (2016). *Penegakan Hukum Di Perbatasan Wilayah Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia*. Jurnal Advokasi.

Risdiarto, D. (2018). *Penyidik Tni Angkatan Udara Dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*. Jurnal Legislasi Indonesia.

Rosari, U. *Problematika Proses Penegakan Hukum Pelanggaran Wilayah Udara*

Indonesia Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Bachelor's thesis, Fakultas Syariah dan Hukum UIN Syarif Hidayatullah Jakarta).

Sefriani, S. (2015). *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*. Jurnal Hukum Lus Quia Iustum,

Setiani, B. (2018). *Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing*. Jurnal Konstitusi

Wiradipradja, E. S. (2009). *Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau Dari Segi Hukum Internasional Dan Nasional Indonesia*. Indonesia Journal of International Law, 6(4), 396.

C. Internet

A - Red Chevron. (2022). Diakses 1 April 2022, dari <http://www.redchevron.com/publikasi/uu-penerbangan-ri/undang-undang-penerbangan-a/>

Hukum Online (2022). Dasar Hukum Pengaturan Wilayah Negara Republik Indonesia. Diakses 20 Agustus 2022 dari <https://www.hukumonline.com/klinik/a/dasar-hukum-pengaturan-wilayah-negara-republik-indonesia-lt623c508fde9c6>

"Kedaulatan Udara: Sejarah Dan Potretnya Di Indonesia". Kompaspedia, 2021.
<https://kompaspedia.kompas.id/baca/paparan-topik/kedaulatan-udara-sejarah-dan-potretnya-di-indonesia>. Accessed 19 June 2022.

Memahami Apa Itu Kedaulatan: Meliputi Pengertian, Sifat hingga Teorinya - Tribunnews.com. (2021). Diakses 26 April 2022, dari <https://www.tribunnews.com/pendidikan/2021/12/08/memahami-apa-itu-kedaulatan-meliputi-pengertian-sifat-hingga-teorinya>

Office, S. (2022). Sayap Bening Law Office. Retrieved 31

Maret 2022, dari <https://bantuanhukum-sbm.com/artikel-hukum-ruang-udara>

Pesawat penumpang sipil - Wikipedia bahasa Indonesia, ensiklopedia bebas. (2022). diakses 2 April 2022, dari https://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat_penumpang_sipil

Pesawat udara - Wikipedia bahasa Indonesia, ensiklopedia bebas. (2022). Diakses 1 April 2022, dari https://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat_udara

D. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang No.43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara

Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang No.83 Tahun 1958 tentang Penerbangan

Undang-Undang No.15 Tahun 1992 Penerbangan

