

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PELANGGARAN RUANG
UDARA OLEH PESAWAT ASING DI WILAYAH UDARA
INDONESIA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL DAN
HUKUM NASIONAL INDONESIA**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Hukum (S.H.)



OLEH :

M. ARSY AFLAHA

NPM : 161010467

PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU**

2021

SURAT PERNYATAAN

Nama : M. Arsy Aflaha
NPM : 161010467
Tempat/Tanggal Lahir : Pekanbaru, 24 Maret 1999
Program Studi/Jurusan : Ilmu Hukum/Hukum Internasional
Judul : Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri, orisinal dan tidak dibuatkan oleh orang lain, sepengetahuan saya belum pernah ditulis oleh orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini merupakan hasil orang lain atau mencontek atau menjiplak hasil skripsi/karya ilmiah orang lain (plagiat), maka saya bersedia gelar Sarjana Hukum (S1) yang telah saya peroleh dibatalkan.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pekanbaru, 17 Juli 2021

Yang menyatakan



M. Arsy Aflaha

Sertifikat

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU



ORIGINALITAS PENELITIAN

Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

MENYATAKAN BAHWA :

M. Arsy Afifah

161010467

Dengan Judul :

Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia

Telah Lotos Similarity sebesar Maksimal 30%

Pekanbaru, 02 Agustus 2021

Rektor Dekan Bidang Akademik

Fakultas Hukum Islam Riau



Yudi Hamzah, S.H., M.H

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau



YKAN

FS 671471



No. Reg : 799/VI/UPM FH UIR 2021

Paper ID : 1626882703/30 %



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834 - 721 27
Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Telah Dilaksanakan Bimbingan Skripsi Terhadap :

Nama : M. ARSY AFLAHA
NPM : 161010467
Fakultas : HUKUM
Program Studi : ILMU HUKUM
Pembimbing I : RONI SAHINDRA, S.H., M.H
Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PELANGGARAN RUANG UDARA OLEH PESAWAT ASING DI WILAYAH UDARA INDONESIA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL INDONESIA

Tanggal	Berita Bimbingan	PARAF
		Pembimbing I
01-07-2021	- Tambahkan Abstrak - Kata Pengantar	
07-07-2021	- Tambahkan tinjauan umum - Hasil Perbaikan Sebelumnya	
13-07-2021	- Tambahkan Jurnal - Penjelasan	
17-07-2021	- Acc dan dapat diujikan	

Pekanbaru, 2 Agustus 2021

Mengetahui :

An. Dekan

Dr. ROSYIDI HAMZAH S.H., M.H.
Wakil Dekan I

4/2021
18



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834, 721 27

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO:2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PELANGGARAN RUANG UDARA OLEH PESAWAT ASING DI WILAYAH UDARA INDONESIA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL INDONESIA

M. ARSY AFLAHA

161010467

Telah Diperiksa dan Disetujui Oleh Dosen Pembimbing
Pembimbing

RONI SAHINDRA, S.H., M.H.



Mengetahui,
Dekan

Dr. ADMIRAL, S.H., M.H.

Perpustakaan Universitas Islam Riau
Dokumen ini adalah Arsip Milik :

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor : 358 /Kpts/FH/2021
TENTANG PENETAPAN PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang**
1. Bahwa untuk membantu mahasiswa dalam menyusun skripsi yang lebih berkualitas , perlu ditunjuk pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut
 2. Bahwa penetapan dosen sebagai pembimbing yang ditetapkan dalam surat keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai pembimbing.
- Mengingat**
1. Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
 2. UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
 3. UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
 4. PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
 5. Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
 6. Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
 7. SK. BAN-PT Nomor 217/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2013
 8. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2013
 9. SK. Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 112/UIR/Kpts/2016
 10. SK. Rektor Universitas Islam Riau Nomor :080/UIR/KPTS/2017

MEMUTUSKAN

- Menetapkan**
1. Menunjuk
Nama : **Roni Sahindra, S.H., M.H.**
NIP/NPK : **16 03 02 536**
Pangkat/Jabatan : **Penata Muda Tk I/C/b**
Jabatan Fungsional : **Asisten Ahli**
Sebagai Dosen Pembimbing Mahasiswa
Nama : **M. Arsy Aflaha**
NPM : **16 10 10 467**
Prodi / Departemen : **Ilmu Hukum /Hukum Internasional**
Judul skripsi : **Tinjauan Yuridis terhadap Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia.**
 2. Tugas-tugas pembimbing dan adalah berpedoman kepada SK. Rektor Nomor : 052/UIR/Kpts/1989, tentang pedoman penyusunan skripsi mahasiswa fakultas di lingkungan Universitas Islam Riau
 3. Kepada yang bersangkutan diberikan honorarium, sesuai dengan ketentuan yang berlaku di lingkungan Universitas Islam Riau.
 4. Keputusan ini mulai berlaku semenjak ditetapkan, jika ternyata terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.

Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan.



Dr. Admiral, S.H., M.H
NIDN. 1008128103

Pekanbaru
Pada tanggal 28 Juni 2021
Dekan

Tembusan : Disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru
2. Yth. Sdr. Ka. Depertemen Ilmu Hukum Fak. Hukum UIR
3. Yth. Ka. Biro Keuangan UIR di Pekanbaru

NOMOR : 440 /KPTS/FH-UIR/2021
TENTANG PENETAPAN TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang :
1. Bahwa untuk pelaksanaan ujian komprehensif skripsi mahasiswa perlu di tetapkan tim pengujian dalam Surat Keputusan Dekan.
 2. Bahwa nama-nama tersebut di bawah ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai penguji.
- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003
 2. Undang-undang Nomor : 14 Tahun 2005
 3. Peraturan Pemerintah Nomor : 30 Tahun 1990
 4. Surat Keputusan Menteri Pendidikan Nasional :
 - a. Nomor : 232/U/2000
 - b. Nomor : 234/U/2000
 - c. Nomor : 176/U/2001
 - d. Nomor : 045/U/2002
 5. Surat Keputusan Direktur Jendral Pendidikan Tinggi Nomor : 02.Dikti/Kep/1991
 6. Keputusan BAN-PT Nomor : 217/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2013
 7. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2009
 8. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau tentang Kurikulum FH Nomor :
 - a. Nomor : 52/UIR/Kpts/1998
 - b. Nomor : 55/UIR/Kpts/1989
 - c. Nomor : 117/UIR/KPTS/2012
 9. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam No.080/UIR/KPTS/2017

MEMUTUSKAN

- Menetapkan :
1. Tim Penguji Komprehensif Skripsi Mahasiswa :

N a m a : M. Arsy Aflaha
N.P.M. : 161010467
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis terhadap Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia.

Dengan susunan tim penguji terdiridari

Roni Sahindra, S.H., M.H : Ketua merangkap penguji materi skripsi
Dr. Surizki Febrianto, S.H., M.H : Anggota merangkap penguji sistematika
S. Parman, S.H., M.H : Anggota merangkap penguji methodologi
Moza Dela Fudika, S.H., M.H : Notulis
 2. Laporan hasil ujian serta berita acara ujian telah disampaikan kepada pimpinan fakultas selambat-lambatnya sehari setelah ujian dilaksanakan.
 3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.
- Kutipan** : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat diketahui dan dimaklumi.



Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal 2 Agustus 2021
Dekan,

Dr. Admiral, S.H., M.H
NIDN.1008128103

Tembusan disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Rektor Universitas Islam Riau di Pekanbaru
2. Yth. Bapak Kepala Biro Keuangan Universitas Islam Riau di Pekanbaru
3. Pertinggal



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jl. Kaharuddin Nasution No.113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru, Riau - 28284
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674 834, 721 27
Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI " A " BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

BERITA ACARA UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, **Nomor : 440/KPTS/FH-UIR/2021 Tanggal 2 Agustus 2021**, pada hari ini **rabu, 4 Agustus 2021** telah dilaksanakan Ujian Skripsi Program Studi (S1) Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, atas nama :

Nama : M. Arsy Aflaha
N P M : 161010467
Program Study : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis terhadap Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia.
Tanggal Ujian : 4 Agustus 2021
Waktu Ujian : 10.00 - 11.00 WIB
Tempat Ujian : Dilaksanakan secara Daring
IPK : 3.39
Predikat Kelulusan : Sangat Memuaskan

Dosen Penguji

Tanda Tangan

- | | |
|-------------------------------------|----------|
| 1. Roni Sahindra, S.H., M.H | 1. Hadir |
| 2. Dr. Surizki Febrianto, S.H., M.H | 2. Hadir |
| 3. S. Parman, S.H., M.H | 3. Hadir |

Notulen

- | | |
|--------------------------------|----------|
| 4. Moza Dela Fudika, S.H., M.H | 4. Hadir |
|--------------------------------|----------|



Pekanbaru, 4 Agustus 2021
Dekan Fakultas Hukum UIR

Dr. Admiral, S.H., M.H
NIK. 080102332

ABSTRAK

Hukum Internasional sesungguhnya menentukan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif terhadap wilayah udaranya. Dengan demikian Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udaranya sehingga tidak ada pesawat udara yang dapat masuk dengan bebas ke wilayah udara Indonesia. Seiring dengan adanya perkembangan masyarakat internasional serta hukum internasional dan hukum udara, kedaulatan negara atas ruang udara di atas wilayahnya itu tidak lagi bersifat penuh dan mutlak. Suatu negara dapat melintasi ruang udara negara lain sepanjang telah mendapat izin dari negara bersangkutan dan sesuai dengan ketentuan hukum internasional dan nasional negara tersebut.

Dalam skripsi yang berjudul “Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia” ini dibahas di permasalahan, yaitu: Apa saja faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia dan Bagaimana penegakan hukum internasional dan hukum nasional Indonesia terhadap pelanggaran ruang udara Indonesia.

Metode yang digunakan untuk menjawab permasalahan-permasalahan tersebut di atas adalah dengan metode penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian yang ditujukan guna mengkaji penerapan ataupun norma-norma atau aturan-aturan yang berada di dalam hukum positif. Data-data yang digunakan di dalam skripsi ini diperoleh dari buku-buku literatur, jurnal-jurnal hukum, skripsi, Undang-Undang, data elektronik, Makalah, serta Kamus besar bahasa Indonesia. Keseluruhan data yang telah diperoleh kemudian dianalisa secara kualitatif, kemudian disimpulkan melalui metode deduktif.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa Indonesia memiliki jumlah pesawat tempur yang terbatas untuk menjamin keamanan di wilayah udara Indonesia. Minimnya radar untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat besar dan terdiri dari berbagai pulau besar dan kecil. Wilayah udara Indonesia digunakan sebagai jalan pintas untuk mencapai tujuan pesawat asing. Regulasi yang ada tidak diatur secara jelas dan sanksi yang diterapkan dianggap tidak cukup untuk menghalangi. Penegakkan hukum ialah sebagai bagian dari upaya mempertahankan kedaulatan negara. Sebagai negara yang berdaulat, pemerintah Indonesia menetapkan seperangkat aturan hukum untuk mengatur, mengendalikan dan menegakkan hukum di wilayah udara yang berada dibawah yurisdiksi Indonesia.

Kata Kunci: Pelanggaran Ruang Udara, Pesawat Asing, Kedaulatan Negara

ABSTRACT

International law actually stipulates that every country has full and exclusive sovereignty over its airspace. Thus, Indonesia has full sovereignty over its airspace so that no aircraft can enter freely into Indonesian airspace. Along with the development of the international community as well as international law and air law, state sovereignty over the air space above its territory is no longer full and absolute. A country can traverse the airspace of another country as long as it has obtained permission from the country concerned and in accordance with the provisions of the country's international and national laws.

In this thesis entitled "Juridical Review of Airspace Violations by Foreign Aircraft in Indonesian Airspace According to International Law and Indonesian National Law", the issues are discussed, namely: What are the factors causing airspace violations by foreign aircraft in Indonesian airspace? and How to enforce international law and Indonesian national law against violations of Indonesian airspace.

The method used to answer the problems mentioned above is the normative juridical research method, namely research aimed at examining the application or norms or rules contained in positive law. The data used in this thesis are obtained from literature books, legal journals, theses, laws, electronic data, papers, and the big Indonesian dictionary. The entire data that has been obtained is then analyzed qualitatively, then concluded through the deductive method.

The results of the study show that Indonesia has a limited number of fighter aircraft to ensure security in Indonesian airspace. The lack of radar to detect activities that occur in Indonesian airspace. Indonesia is a very large archipelagic country and consists of various large and small islands. Indonesian airspace is used as a shortcut to reach the destination of foreign aircraft. Existing regulations are not clearly regulated and the sanctions applied are considered insufficient to deter. Law enforcement is part of efforts to maintain state sovereignty. As a sovereign country, the Indonesian government establishes a set of legal rules to regulate, control and enforce the law in the airspace under Indonesian jurisdiction.

Keywords: Airspace Violation, Foreign Aircraft, State Sovereignty

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Puji dan Syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta'ala, atas berkat Rahmat dan RidhoNya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia”**. Adapun skripsi ini dianjurkan untuk memenuhi syarat untuk mengikuti ujian komprehensif guna memperoleh gelar sarjana strata satu (S-1).

Penulis dengan segala keterbatasan ilmu dan pengalaman sudah berupaya semaksimal mungkin untuk menyusun setiap lembar bab perbab skripsi ini dengan ketentuan dan ketetapan penelitian ilmiah yang ditetapkan oleh fakultas. Walaupun demikian penulis menyadari bahwa masih ada kekurangan dari penelitian ini. Untuk membenahi hak tersebut penulis berharap kemakluman dari para pembaca.

Pada kesempatan ini pula penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang tak terhingga kepada kedua orang tua penulis, terima kasih atas limpahan kasih sayang yang diberikan kepada penulis, doa yang tidak pernah putus, selalu berjuang untuk memenuhi kebutuhan penulis, selalu memberikan semangat serta dukungan yang tidak pernah berhenti agar penulis dapat mewujudkan cita-cita penulis.

Penulis menyadari pula bahwa proses studi maupun dalam proses penulisan dan penyelesaian skripsi ini banyak pihak turut membantu. Sehubungan dengan itu secara khusus pada lembaran ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan secara moril maupun materil dari awal

sampai akhir penyelesaian skripsi ini. Ucapan Terima Kasih penulisan ucapkankan kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., M.CL, selaku Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan di Universitas Islam Riau.
2. Bapak Dr. Admiral, S.H., M.H, sekalu Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riauyang telah memberikan kesempatan kepada pebulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
3. Bapak Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H, selaku Wakil Dekan I Faakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah mengajar, mendidik dan memudahkan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Ibu Desi Apriani, S.H., M.H, selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas islam Riau yang telah meluangkan waktu untuk memberikan arahan dan motivasi dalam penulisan skripsi ini.
5. Bapak S. Parman, S.H., M.H, selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah mendidik dan memberikan arahan kepada penulis.
6. Bapak Abd Thalib, S.H., M.C.L., Ph.D, selaku Kepala Departemen Hukum Internasional yang telah memberikan arahan dan masukan kepada penulis sejak pengajuan judul hingga sekarang.
7. Bapak Roni Sahindra, S.H., M.H, selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan ide, arahan, motivasi dan membimbing penulis selama penulisan dan menyelesaikan skripsi ini.
8. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, yang telah memberikan ilmu pegetahuan kepada penulis pada saat perkuliahan hingga saat menyelesaikan skripsi ini.
9. Bapak/Ibu Pegawai Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, yang telah memberikan pelayanan kepada penulis semasa penulis menuntut ilmu di

Fakultas Hukum Universitas Islam Riau hingga saat penulis menyelesaikan skripsi.

10. Kepada para sahabat yang selalu menyemangati, memberikan dukungan dan berbagi cerita menyenangkan kepada penulis.

Atas segala bantuan dari segala pihak yang telah membantu , penulis mengucapkan terima kasih sedalam-dalamnya semoga Allah Subhanahu Wa Ta'ala membalas semua kebaikan segala pihak yang sudah membantu penulis. Sebagai manusia biasa penulis menyadari segala kekuarangan dalam penulisan skripsi ini.

Apabila ada kesalahan dalam penulisan skripsi ini maka penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya. Penulis juga berharap agar skripsi ini dapat memberikan manfaat kepada pembaca.

Pekanbaru, 15 Juli 2021

Penulis

M. Arsy Aflaha

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
SURAT PERNYATAAN	ii
SERTIFIKAT ORIGINALITAS PENELITIAN	iii
BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI	iv
BERITA ACARA PERSETUJUAN SKRIPSI	v
SURAT KEPUTUSAN PENUNJUKAN PEMBIMBING	vi
SURAT KEPUTUSAN DOSEN PENGUJI	vii
BERITA ACARA MEJA HIJAU	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
KATA PENGANTAR	xi
DAFTAR ISI	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	7
D. Tinjauan Pustaka	8
E. Konsep Operasional	15
F. Metode Penelitian	17
BAB II TINJAUAN UMUM	20

A. Tinjauan Umum Tentang Hak Lintas Damai Bagi Pesawat Asing.....	26
B. Tinjauan Umum Tentang Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia	32
C. Tinjauan Umum Tentang Ruang Udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia	40
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	40
A. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinta Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia	40
B. Kendala Penegakan Hukum Internasional dan Hukum Nasional Terhadap Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia	49
BAB IV PENUTUP	65
A. Kesimpulan	65
B. Saran.....	69
DAFTAR KEPUSTAKAAN	71

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Kedaulatan negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Sebagaimana diketahui dalam literatur ketatanegaraan, bahwa syarat berdirinya suatu negara adalah adanya wilayah, rakyat dan pemerintahan yang berdaulat. Negara yang berdaulat diartikan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik ke dalam maupun ke luar. Jean Bodin dalam tulisannya menyatakan pentingnya suatu kedaulatan bagi pelaksanaan pemerintahan dan sejak itu kedaulatan merupakan masalah sentral dalam pembahasan perangkat negara modern dari hukum internasional. Teori kedaulatan Hans Kelsen mengungkapkan bahwa kedaulatan adalah kualitas penting dari negara yang berarti negara tersebut merupakan satu kekuasaan tertinggi dan kekuasaan didefinisikan sebagai hak atau kekuatan untuk memaksa. Hukum internasional hanya berlaku apabila diakui oleh negara yang berdaulat. (Setiani, 2017, hal. 491)

Kedaulatan yang dimiliki oleh negara terkandung hal-hal yang berhubungan dengan kedaulatan dan tanggung jawab negara terhadap wilayahnya, sebagai negara yang berdaulat Indonesia dapat mengatur wilayah darat, laut maupun udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan, maupun kegiatan sosial lainnya. (Wibowo, 2014, hal. 4)

Pengakuan dunia internasional akan wilayah udara sebagai bagian dari kedaulatan negara memberikan legitimasi yang kuat bagi Indonesia sebagai suatu negara yang luas. Wilayah udara adalah ruang udara yang berada di atas wilayah daratan dan perairan suatu negara. Wilayah suatu negara biasanya terdiri dari tiga dimensi, yaitu daratan, perairan, dan ruang udara. Namun tidak semua negara memiliki wilayah perairan (laut) atau dikatakan sebagai negara dua dimensi, seperti Laos, Kamboja, Nepal, Kazakhstan, Swiss, Austria, Irak, Congo, Nigeria, dan lain sebagainya, yang dalam istilah hukum internasional disebut *landlocked states*. Sedangkan yang memiliki lengkap tiga dimensi, yaitu Indonesia, Singapura, Malaysia, Filipina, India, Pakistan, Inggris, Belanda, Amerika Serikat, Kanada, Argentina, China, Korea, Jepang, dan lain sebagainya. Bagian wilayah yang pasti dimiliki semua negara adalah wilayah udara, bagaimanapun bentuk geografisnya. (Wiradipradja, 2009, hal. 498)

Hukum Internasional sesungguhnya menentukan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif terhadap wilayah udaranya. Dengan demikian Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udaranya sehingga tidak ada pesawat udara yang dapat masuk dengan bebas ke wilayah udara Indonesia. Seiring dengan adanya perkembangan masyarakat internasional serta hukum internasional dan hukum udara, kedaulatan negara atas ruang udara di atas wilayahnya itu tidak lagi bersifat penuh dan mutlak. Suatu negara dapat melintasi ruang udara negara lain sepanjang telah mendapat izin dari negara bersangkutan dan sesuai dengan ketentuan hukum internasional dan nasional negara tersebut. (Parthiana, 2003, hal. 169)

Kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat *complete and exclusive* adalah konsep hukum yang sudah diakui sebagai sebuah rezim hukum internasional yang sudah mapan, namun dalam perkembangannya konsep ini terdegradasi dengan lahirnya berbagai perjanjian internasional yang meliberalisasi perdagangan jasa penerbangan. Kebijakan *open sky policy* yang membuka era perdagangan jasa penerbangan untuk dimasuki oleh penyedia jasa penerbangan dari negara-negara lain secara bebas, telah mengikis sifat tersebut. Itu artinya, kedaulatan negara atas sumber daya alam berupa ruang udara tidak dapat lagi disebut *complete and exclusive* milik bangsa Indonesia, karena telah terbagi kepada negara-negara lain. (Setiani, 2017, hal. 492)

Kedaulatan menurut hukum nasional Indonesia adalah: “wewenang tertinggi berdasarkan kemerdekaan bangsa, kemerdekaan mandala, kemerdekaan pemerintahan dengan kemerdekaan melaksanakan tujuan negara, serta berkebebasan penuh melaksanakan pemerintahan dalam negeri dan mengendalikan kebijakan luar negeri”. (Wibowo, 2014, hal. 4)

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah negara pantai (*coastal state*) yang komponen wilayah nasionalnya terdiri atas daratan, lautan, (perairan) dan ruang udara (*air space*). Batas wilayah udara terbagi menjadi dua yaitu batas wilayah udara secara horizontal dan batas wilayah udara secara vertikal. Kedaulatan Republik Indonesia secara vertikal tergantung pada kemampuan Indonesia mempertahankan kedaulatan di udara. (Wibowo, 2014, hal. 4)

Peraturan mengenai ruang udara memiliki peran untuk mengatur aktivitas yang terjadi pada ruang udara yang meliputi kegiatan penerbangan pesawat. Dunia penerbangan pada saat ini mengalami perkembangan yang amat pesat dan merupakan salah satu unsur yang penting dalam menggerakkan mendukung mobilitas manusia, dinamika pembangunan, barang dan jasa serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih meningkatkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara. (Jessica Irma Uli Clorinda, 2019, hal. 78)

Pelanggaran wilayah udara adalah suatu keadaan, di mana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang dimasukinya. Dilihat dari beberapa kasus pelanggaran lintas batas yang ada di Indonesia bersifat biasa dan tidak begitu mengancam, namun negara Indonesia harus bertindak tegas karena kedaulatan negaranya dilanggar oleh negara lain karena pada kenyataannya di lapangan banyak terjadi pelanggaran daerah perbatasan udara kita oleh negara asing baik dari pesawat sipil maupun pesawat militer. (Wibowo, 2014, hal. 5)

Bentuk penegakan kedaulatan atas wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Indonesia dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik kawasan udara nasional maupun asing, sebagaimana ditetapkan dalam pasal 2 ayat (2) UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, dan Peraturan Pemerintah RI No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Dalam suatu artikel berita yang dimuat oleh ANTARA News, Suara Pesawat menderu sangat keras di langit Kota Batam, Kepulauan Riau pada hari Senin 14 Januari 2019, pesawat tersebut mengejutkan masyarakat yang tengah beraktifitas di pagi hari itu.

Salah seorang saksi mata yang bernama Devi, seorang warga Perumahan Frensiana Garden di Kecamatan Batam Kota, sampai terperanjat mendengar gemuruh yang terus berlangsung sekitar 15 detik. Ia sontak langsung melihat ke langit untuk mengetahui apa yang sedang terjadi. Saksi mata lainnya yakni Bagas, yang mengira suara gemuruh itu berasal dari pesawat F16 milik TNI AU yang sedang latihan, dikarenakan pesawat F16 terbang sangat rendah. (ANTARANEWS, 2019)

Suara gemuruh dari pesawat F16 tidak sekedar latihan TNI AU di langit Batam. Pesawat itu sedang memaksa pesawat asing, Ethiopian Airlines untuk mendarat di Bandara Hang Nadim Batam.

Suwarso (Direktur Badas Usaha Bandar Udara Hang Nadim Batam), mengatakan pesawat kargo Ethiopian Airlines dipaksa mendarat oleh aparat TNI AU di Batam, karena tidak memiliki izin memasuki wilayah udara Negara Indonesia.

Pesawat Kargo jenis Boeing 777 dengan nomor registrasi ET-AVN itu diketahui berasal dari Addis Ababa, ibukota Ethiopia dengan tujuan Hong Kong, akan tetapi, pesawat itu terdeteksi radar milik TNI AU memasuki wilayah Indonesia, sehingga TNI AU pun beraksi.

Presiden Joko Widodo menandatangani sebuah Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia pada tanggal 13

Februari 2018. PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia diundangkan di Jakarta oleh Menkumham Yasonna H. Laoly dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 12 pada tanggal 19 Februari 2018. (Jogloabang, 2018)

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI) ini juga mengatur tentang Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Negara Asing yang terbang di atas daratan dan/atau perairan Indonesia. Pesawat Udara Negara Asing dapat melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan dan/atau transit pada alur yang telah ditetapkan untuk penerbangan dari satu Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing ke Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing lainnya melewati laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif tanpa mengganggu kepentingan Indonesia di Wilayah Udara Yurisdiksi. (Jogloabang, 2018)

Izin Melintas untuk Pesawat Udara Asing Pasal 19 Ayat 6 PP No. 4 Tahun 2018 yang berbunyi :

“Pesawat Udara Negara Asing yang melintas di luar Alur Laut Kepulauan harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*)”

Berdasarkan pemaparan latar belakang dan fenomena di atas, penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul : **“TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PELANGGARAN RUANG UDARA OLEH PESAWAT ASING DI WILAYAH**

UDARA INDONESIA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL INDONESIA”

B. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang akan ditelaah ialah sebagai berikut :

1. Apa saja faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia?
2. Bagaimana penegakan hukum internasional dan hukum nasional Indonesia terhadap pelanggaran ruang udara Indonesia?

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian pada prinsipnya memuat tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian, untuk itu dalam merumuskan tujuan penelitian harus terdapat korelasi antara rumusan masalah dengan tujuan penelitian. Sedangkan manfaat penelitian memuat manfaat yang akan diperoleh dari hasil penelitian, adapun Tujuan dan Manfaat penelitian sebagai berikut:

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini, untuk:

- a. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia.
- b. Untuk mengetahui penegakan hukum internasional dan hukum nasional Indonesia terhadap pelanggaran ruang udara Indonesia.

2. Manfaat Penelitian

- a. Untuk melengkapi persyaratan guna memperoleh gelar sarjana hukum pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum di Universitas Islam Riau.
- b. Penelitian diharapkan berguna bagi masyarakat pada umumnya dan mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Riau khususnya.
- c. Untuk memperluas dan menambah pengetahuan penulisan dalam bidang ilmu hukum khususnya mengenai Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia.

D. Tinjauan Pustaka

1. Perbedaan Penelitian dengan Penelitian Terdahulu

- a. **Perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Tahun 2015**

Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Tahun 2015 mengangkat judul Penelitian : **“Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia”**

Penelitian penulis memiliki perbedaan dengan penelitian Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Tahun 2015, dengan penjabaran sebagai berikut :

1. Tujuan penelitian dalam skripsi penulis :

- a. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia.
 - b. Untuk mengetahui penegakan hukum internasional dan hukum nasional Indonesia terhadap pelanggaran ruang udara Indonesia.
2. Sedangkan penelitian Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Tahun 2015, bertujuan untuk :
- a. Untuk menganalisis secara mendalam bagaimana hukum udara internasional mengatur mengenai pelanggaran ruang udara Indonesia oleh pesawat asing.
 - b. Untuk menganalisis secara mendalam bagaimana hukum nasional Indonesia mengatur mengenai pelanggaran ruang udara Indonesia oleh pesawat asing.
- b. Perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian Fakultas Hukum Universitas Udayana Denpasar Bali**

Fakultas Hukum Universitas Udayana Denpasar Bali mengangkat judul Penelitian : **“Pelanggaran Hak Lintas di Wilayah Udara Indonesia Oleh Pesawat Militer Asing”**

Penelitian penulis memiliki perbedaan dengan penelitian Fakultas Hukum Udayana Denpasar Bali, dengan penjabaran sebagai berikut :

1. Tujuan penelitian dalam skripsi penulis :

- a. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia.
 - b. Untuk mengetahui penegakan hukum internasional dan hukum nasional Indonesia terhadap pelanggaran ruang udara Indonesia.
2. Sedangkan penelitian Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Udayana Denpasar Bali, bertujuan untuk :
- a. Untuk menganalisis pengaturan mengenai hak lintas bagi pesawat udara militer.
 - b. Untuk menganalisis penegakan hukum yang dapat digunakan apabila terjadi suatu pelanggaran oleh pesawat militer asing terhadap ketentuan penerbangan di wilayah udara Indonesia.

2. Teori Tentang Hukum Internasional

a. Terminologi Hukum Internasional

Terminologi Hukum Internasional yang digunakan di Indonesia merupakan padanan dari istilah bahasa asing, di antaranya *International Law* (Inggris), *Droit International* (Prancis), dan *Internationaal Recht* (Belanda). Istilah Hukum Internasional saat ini telah diterima secara umum untuk menggambarkan pranata hukum yang berlaku dalam hubungan internasional. Sejumlah kepustakaan juga menggunakan istilah-istilah berbeda yang memiliki makna yang mendekati atau relatif sama dengan Hukum Internasional, yakni Hukum Antar Bangsa (*The Law of Nations*), Hukum Antar Negara (*Interstates Law*), Hukum Dunia (*World Law*), dan Hukum Transnasional (*Transnational Law*).

The Law of Nations, yang diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia menjadi hukum bangsa-bangsa, memiliki akar konseptual pada istilah yang dikenal di dalam bahasa Romawi, *Ius Gentium* (Mandagi, 2016, hal. 167), yakni hukum yang berlaku antara bangsabangsa di jaman Romawi, termasuk kaidah dan asas hukum yang mengatur hubungan antara orang Romawi dengan orang bukan Romawi dan antara sesama bukan orang Romawi (Agoes, 2003, hal. 4-5). Dalam perkembangannya, dikenal pula istilah *Ius Inter Gentes* yang bermakna hukum antar bangsa yang menandakan awal munculnya hukum internasional publik. (Agoes, 2003, hal. 5).

Istilah *Law of Nations* juga sering dimaknai serupa dengan istilah *Law among Nations*. Di masa menjelang berakhirnya Perang Dunia II, seorang Hakim Mahkamah Agung Amerika Serikat bernama Robert H. Jackson melakukan refleksi terhadap situasi peperangan saat itu dengan mengemukakan pentingnya hukum antar bangsa. Ia menyatakannya sebagai berikut, “*Awareness of the effect of war on our fundamental law should bring home to our people the imperative and practical nature of our striving for a rule of law among the nations.*” (Terjemahan bebas: Kesadaran akan dampak perang terhadap hukum dasar kita harus membawa pulang kepada orang-orang kita sifat penting dan praktis dari perjuangan kita untuk sebuah peraturan hukum di antara bangsa-bangsa) Sejumlah pakar juga seakan masih menegaskan bahwa *Law among Nations* merupakan esensi dari hukum internasional publik yang dipahami saat ini.

b. Definisi Hukum Internasional

F Sugeng Istanto mengemukakan definisi hukum internasional dalam suatu rumusan yang membedakannya dengan Hukum Perdata Internasional sekaligus menolak pandangan bahwa Hukum Internasional hanyalah merupakan moral internasional saja. Berikut definisi tersebut dinyatakan “Hukum Internasional adalah kumpulan ketentuan hukum yang berlakunya dipertahankan oleh masyarakat internasional.” (Istanto, 2014, hal. 4-6)

Jawahir Thontowi memberikan ulasan mengenai ruang lingkup Hukum Internasional sebagai berikut. “Sebagai suatu peraturan hukum yang memiliki cakupan yang cukup luas, hukum internasional terdiri dari prinsip-prinsip, peraturan-peraturan, dan kebiasaan internasional tentang tingkah laku negara-negara dalam hubungan internasional yang terikat untuk mematuinya dan melaksanakannya. Selain itu, hukum internasional mencakup peraturan-peraturan hukum tertentu terkait antara individu-individu dengan subyek hukum non-negara (*non-State entities*) dan aktor-aktor negara yang baru (*new State actors*).

Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes secara eksplisit mengemukakan definisi Hukum Internasional Publik untuk membedakannya dengan Hukum Perdata Internasional. Hukum Internasional Publik didefinisikan sebagai keseluruhan kaidah dan asas hukum yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas negara (hubungan internasional) yang bukan bersifat perdata. (Agoes, 2003, hal. 11)

c. Masyarakat Internasional dan Hukum Internasional

Adagium Ubi Societas Ubi Jus, yang bermakna di mana ada masyarakat maka tentu ada hukum, juga dapat berlaku dalam hubungan internasional (Sefriani, 2016, hal. 19). Terdapat lima (5) nilai dasar sosial yang biasanya dijaga oleh negara-negara dalam hubungan internasional, yakni keamanan, kebebasan, ketertiban, keadilan, dan kesejahteraan (Sefriani, 2016, hal. 18-19). Menurut Sefriani, sebagian besar masyarakat internasional menerima demikian saja adanya nilai-nilai tersebut tanpa menyadari arti pentingnya. (Sefriani, 2016, hal. 19)

Masyarakat internasional merupakan landasan sosiologis Hukum Internasional (Sefriani, 2016, hal. 19). Eksistensi masyarakat internasional terindikasikan dari adanya banyak negara di dunia yang memiliki hubungan di berbagai bidang yang bersifat tetap dalam suatu kehidupan bersama yang sederajat dan saling membutuhkan (Agoes, 2003, hal. 4-5). Hukum internasional kemudian mendapatkan tempatnya, karena untuk menertibkan, mengatur, dan memelihara hubungan internasional dibutuhkan hukum guna menjamin unsur kepastian yang diperlukan dalam setiap hubungan yang teratur. (Agoes, 2003, hal. 12-13)

d. Kedaulatan Negara

Studi Hukum Internasional tidaklah dapat menghindari dari apa yang dikenal sebagai “kedaulatan” sebagai suatu monopoli yurisdiksi teritorial yang sangat eksklusif baik dilihat dari dimensi internal maupun eksternalnya (Mandagi, 2016, hal. 219). Istilah kedaulatan merupakan padanan dari istilah yang dikenal di sejumlah bahasa yakni *sovereignty* (Inggris), *sovereinete* (Prancis), dan *sovranus* (Italia) yang berakar dari bahasa Latin, *superanus* yang berarti teratas (Sefriani, 2016, hal. 27).

Ketika dipadukan dengan konteks negara, Kedaulatan Negara menjadi suatu konsepsi bahwa negara mempunyai kekuasaan tertinggi. (Agoes, 2003, hal. 16)

Nalar yang berangkat dari pemahaman bahwa Hukum Internasional mengikat negara-negara dalam hubungannya satu dengan yang lain tentu menjadi terganggu apabila kedaulatan negara harus dimaknai secara sempit dalam konsepsi tersebut. Suatu pemahaman yang cukup kompromis memaknai kedaulatan negara sebagai kekuasaan tertinggi terbatas pada batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan tersebut dan berakhir di mana kekuasaan suatu negara lain dimulai. (Agoes, 2003, hal. 18)

3. Teori Tentang Wilayah Udara Suatu Negara

Wilayah udara ialah ruang udara (*air space*) yang berada di atas wilayah daratan dan atau perairan suatu negara. Wilayah suatu negara biasanya terdiri dari 3 dimensi, daratan perairan dan ruang udara. Namun tidak semua negara mempunyai perairan (laut), yakni yang dikatakan sebagai negara-negara tertutup, seperti Kamboja, Austria, Laos, Kazakhstan, Swiss, Azerbaijan, Irak, Uzbekistan, Nigeria, Kongo dan lainnya. Sementara itu yang mempunyai 3 dimensi ialah seperti; Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura, Pakistan, India, Belanda, Inggris, Kanada, Amerika Serikat, Australia, Meksiko, Argentina, Korea, China Jepang dan lainnya. (Wiradipradja E. S., 2009, hal. 499)

Oleh karena itu, tidak semua negara mempunyai wilayah 3 dimensi (wilayah perairan, daratan dan ruang udara) dan tidak semua negara mempunyai wilayah laut,

tetapi tidak ada satu negarapun di dunia yang tidak mempunyai wilayah daratan dan ruang udara. (Wiradipradja E. S., 2009, hal. 499)

Prinsip bahwa “setiap negara memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif” ini selanjutnya menjadi pedoman terhadap negara-negara dalam peraturan tentang kedaulatan negara di ruang udara di atas wilayahnya dan dalam peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan. (Wiradipradja E. S., 2009, hal. 499)

Menurut Pasal 1 Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 tidak mengatur secara tegas wilayah kedaulatan negara. Hal ini diatur dalam Pasal 2 Konvensi yang sama. Menurut Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 wilayah ialah daratan dan perairan, laut teritorial yang terlekat padanya berada di bawah kedaulatan, perlindungan atau perwalian. Pengertian wilayah kedaulatan tersebut di atas, kecuali perjanjian angkutan udara timbal balik dengan Czechoslovakia dan Jepang, selalu dicantumkan dalam perjanjian angkutan udara timbal balik yang ditandatangani oleh pemerintah Indonesia. (Pramono, 2012, hal. 281)

E. Konsep Operasional

Dalam penelitian ini, penulis memberikan batasan-batasan yang berhubungan dengan judul dari *Research Proposal* ini, yakni “Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia”.

Kata Tinjauan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, berasal dari kata tinjau yang berarti melihat, menjanguk, memeriksa dan meneliti untuk kemudian dapat menarik kesimpulan (Kamus Besar Bahasa Indonesia). Kemudian tinjauan ialah hasil

dari kegiatan meninjau, pendapat, pandangan (setelah mempelajari atau menyelidiki) (Damayanti, 2015)

Yuridis artinya pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan dibuat, atau yang telah ada, yang akan diubah atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. (Hasanah, 2018)

Pelanggaran merupakan perbuatan melanggar; tindak pidana yang lebih ringan daripada kejahatan. (KBBI).

Ruang Udara adalah ruang yang terletak di atas ruang daratan dan atau ruang lautan serta wilayah sekitar negara dan melekat pada bumi dimana suatu negara memiliki hak yurisdiksi. (Martanto, 2017)

Berdasarkan Pasal 1 angka 14 PP No. 4 Tahun 2018 “Pesawat Udara Negara Asing adalah pesawat udara negara lain selain pesawat udara negara republik Indonesia.”

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 PP No. 4 Tahun 2018 “Wilayah Udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.

Hukum Internasional ialah hukum yang mengatur aktivitas entitas berskala Internasional. Hukum internasional mengatur hubungan antar negara.

Hukum Nasional ialah hukum yang berlaku di suatu Negara yang terdiri atas prinsip-prinsip serta peraturan yang wajib ditaati oleh masyarakat pada suatu Negara.

F. Metode Penelitian

Metode ialah suatu cara yang akan dapat dipergunakan seperti, meneliti, mengkaji, menganalisa serta mengumpulkan data-data yang lebih akurat dan niatnya akan lebih mempermudah untuk dapat menjawab dari keseluruhan pokok permasalahan dalam penelitian. Pada perihal ini penulis dapat menggunakan metodeologi sebagai berikut:

1. Jenis dan Sifat Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian yang ditujukan guna mengkaji penerapan ataupun norma-norma atau aturan-aturan yang berada di dalam hukum positif (Ibrahim, 2008, p. 295). Sedangkan dilihat dari sifatnya, penelitian ini bersifat deskriptif analitis (Syafrialdi, 2014, p. 12).

Deskriptif analitis yakni penelitian yang bermaksud untuk dapat memberikan gambaran dan uraian terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul tanpa melakukan analisis dan membuat rangkuman yang berlaku untuk umum. (Sugiyono, 2009, p. 29)

2. Alat Pengumpul Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini yakni data primer dan data sekunder.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer ialah data yang menjadi sumber utama dalam penelitian (Syafrialdi, 2014, p. 13). Bahan primer terdiri dari bahan-bahan hukum yang bersifat mengikat, terdiri dari:

- Buku-buku literatur

- UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan
 - Peraturan Pemerintah RI No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
 - Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia
 - Konvensi Paris 1919
 - Konvensi Chicago 1944
- b. Bahan Hukum Sekunder
- Bahan hukum sekunder ialah bahan hukum yang berfungsi untuk memperkuat atau menambah serta memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer (Syafrialdi, 2014, p. 13), terdiri dari:
- Skripsi dan disertasi
 - Makalah yang disajikan dalam seminar baik nasional maupun internasional
 - Jurnal-jurnal hukum yang berkaitan dengan Pelanggaran Wilayah Udara;
 - Artikel-artikel dari media massa dan internet.
 - Bahan Hukum Tersier
- c. Bahan hukum tersier ialah bahan hukum penunjang yang diperlukan dalam penelitian hukum (Syafrialdi, 2014), seperti: Black's Law Dictionary, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Ensiklopedia, dan lain-lain.
- d. Analisis Data**

Metode analisis data yang digunakan di dalam penelitian ini bersifat kualitatif, yakni analisis dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan, kemudian membandingkan antara data dengan ketentuan peraturan perundang-undangan atau pendapat para ahli hukum.

e. Metode Penarikan Kesimpulan

Metode penarikan kesimpulan dalam penelitian ini secara deduktif, yakni menarik kesimpulan dari hal umum ke khusus.



BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tinjauan Umum Tentang Hak Lintas Pesawat Udara

1. Hak Lintas Damai

Kebebasan berlayar atau Freedom of Navigation (FoN) merupakan salah satu prinsip utama dari UNCLOS 1982. Prinsip FoN diterapkan menjadi “Hak Lintas” pada seluruh rezim laut yang ditetapkan dalam UNCLOS 1982. Pengertian Lintas (*passage*) sesuai pasal 18 adalah: berlayar atau melakukan navigasi secara “terus menerus”, “langsung” serta “secepat mungkin”. Baik itu untuk sekedar melewati suatu negara pantai, atau untuk menuju/dari pelabuhan yang ada di negara pantai tersebut. Perilaku berlayar selain di atas dapat diperbolehkan jika kapal dalam situasi darurat atau bahaya atau sedang melakukan pertolongan darurat. Terdapat tiga istilah Hak Lintas dalam UNCLOS 1982, yaitu Hak Lintas Damai (*Right of innocent passage*), Hak Lintas Transit (*Right of transit passage*), dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Right of archipelagic sea lanes passage*). (Hak Lintas Kapal Asing dalam UNCLOS 1982, 2021)

Hak lintas damai adalah hak melintasi atau melewati laut wilayah suatu negara dengan tidak menimbulkan gangguan bagi perdamaian, ketertiban dan keamanan negara pantai . Kedaulatan suatu negara merupakan kekuasaan yang tertinggi dalam batas-batas wilayah negara itu sendiri, baik wilayah darat, laut maupun udara. Kedaulatan negara telah dibatasi oleh hak-hak negara lain untuk melintas di wilayah

ruang udara sebagaimana telah diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan perjanjian-perjanjian lain. Pesawat asing yang lewat dengan hak lintas damai tidak perlu ijin terlebih dahulu, akan tetapi pesawat udara tersebut harus melaporkan kepada air *traffic control*.

Ketentuan mengenai kepemilikan ruang udara, sekitar tahun 1913 muncul 2 teori, yaitu *The Air Freedom Theory* dan *The Air Sovereignty Theory*. *The Air Freedom Theory* menyatakan, bahwa udara karena sifat yang dimilikinya, ia menjadi bebas (*by its nature is free*). Teori ini dapat dikelompokkan menjadi (Prianto, 2007):

- 1) Kebebasan ruang udara tanpa batas,
- 2) Kedaulatan ruang udara yang dilekati beberapa hak khusus negara kolong,
- 3) Kedaulatan ruang udara, tetapi diadakan semacam wilayah territorial di daerah dimana hak-hak tertentu negara kolong dapat dilaksanakan.

Sementara itu teori *The Air Sovereignty Theory* merupakan kebalikan dari *The Air Freedom Theory*, yang menyatakan, bahwa udara itu tidak bebas, sehingga negara berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya. Teori ini dapat dikelompokkan menjadi :

- 1) Negara kolong berdaulat penuh hanya satu ketinggian tertentu di ruang udara,
- 2) Negara kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai bagi navigasi pesawat-pesawat udara asing,
- 3) Negara kolong berdaulat penuh tanpa batas.

Dalam kedua teori ini tampak sudah ada pembatasan negara atas wilayah udara, yaitu adanya hak lintas damai (*innocent passage*) bagi pesawat udara asing. Selain teori yang sudah disebutkan di atas, ada hal lain yang perlu diketahui, yakni ketentuan mengenai *The Five Freedom Agreement* yang ada dalam ketentuan Pasal 1 ayat 1 *International Air Transportation Agreement 1944* dinyatakan bahwasanya :

“Each contracting State grants to the other contracting State the following freedoms of the air in respect of scheduled international air service :

1. *The privilege to fly across its territory with out landing,*
2. *The privilege to land for non traffic purposes,*
3. *The privilege to put down passegers, mail and cargo taken on territory of the state whose nationality the aircraft possesses,*
4. *The privilege to take on passegers, mail and cargo destined for territory of the state whose nationality the aircraft possesses, and*
5. *The privilege to take on passegers, mail and cargo detined for the territory of any other contracting state and the privilege to put down passegers, mail and cargo coming from any such territory.”* (Konvensi Chicago 1944 Pasal 1 Ayat 1)

Dalam ketentuan Pasal 2 Konvensi Paris 1919 dijelaskan bahwa negara peserta konvensi mempunyai hak melakukan lintas penerbangan secara damai (*right of innocent passage*) dalam wilayah ruang udara negara peserta konvensi lain, tanpa terlebih dahulu mendapat ijin dari negara yang dilalui. Berbeda dengan ketentuan Pasal 3 ayat 3 Konvensi Chicago 1944. Dalam pasal ini dijelaskan bahwa tidak ada

pesawat udara negara dari negara penandatanganan dapat melintas di wilayah ruang udara lain atau di atas daratan tanpa ijin berupa persetujuan khusus atau dalam bentuk lain.

2. Hak Lintas Pesawat Udara di Ruang Udara Negara Konflik

Setiap pesawat udara yang akan melintasi wilayah udara negara lain, pada dasarnya memiliki prinsip yang sama. Pesawat udara yang akan melakukan penerbangan baik itu penerbangan berjadwal maupun penerbangan tidak berjadwal harus meminta ijin kepada negara kolong yang akan dilintasinya. Dengan adanya ijin ini, maka pesawat udara barulah dapat melintasi negara yang bersangkutan.

Pesawat udara dalam melintasi harus menaati peraturan udara yang telah ditetapkan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation*) sepanjang berlaku bagi pesawat udara sipil. Pesawat udara juga setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otoritas pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau oleh frekuensi radio darurat internasional yang tepat. Ketentuan-ketentuan ini adalah ketentuan yang berlaku secara umum baik bagi kapal maupun pesawat udara. Begitu pula halnya, ketika pesawat udara akan melintasi wilayah udara negara yang sedang berkonflik, maka pesawat udara itu harus mematuhi perintah dari menara pengawas lalu lintas udara. (Setiawan, 2011)

Pesawat udara tidak boleh melanggar ketentuan tersebut, karena apabila pesawat udara melanggar dapat dikenakan sanksi berupa penurunan secara paksa bahkan penembakan. Pesawat udara juga tidak boleh melanggar zona larangan

terbang yang telah ditetapkan oleh negara yang dilintasinya. Dalam keadaan konflik tentu banyak wilayah larangan yang ditetapkan negara. Dengan demikian pesawat udara harus mendapatkan ijin dan pemberitahuan terlebih dahulu sebelum melakukan penerbangan dan melintasi negara tersebut. (Setiawan, 2011)

3. Hak Lintas di Zona Larangan Terbang

Pada awalnya, zona larangan terbang diatur dalam ketentuan Pasal 3 dan 4 Konvensi Paris 1919. Setiap negara berhak untuk menetapkan zona larangan terbang atas pertimbangan kepentingan pertahanan dan keamanan nasional dengan ancaman hukuman bilamana terdapat pelanggaran. Dalam hal terjadi pesawat sipil masuk zona larangan terbang, begitu menyadari berada dalam zona larangan terbang secepatnya meninggalkan zona larangan terbang tersebut dan mendarat di bandar udara terdekat. (Sudiro, 2012, p. 30)

Selanjutnya zona larangan terbang juga diatur dalam ketentuan Pasal 9 Konvensi Chicago 1944, yakni :

“a. Each contracting state may, for reason of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft or other states from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the state whose territory is involved, engaged in international scheduled airlines service, and the aircraft of the other contracting states likewise engaged. Such prohibited area shall reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with navigation. Description of such prohibited areas is the territory of contracting states, as

while as any subsequent alteration there in shall be communicated states, as while as any possible to the other contracting states and to international civil aviation organization.

- b. Each contracting states reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporary to restrict or prohibit flying over the whole or any part in its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other states.*
- c. Each contracting states, under such regulation as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in the subparagraph (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable there after at some designated airport within its territory.”*

Dalam ketentuan Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 ini telah di atur mengenai zona larangan terbang yang harus dipatuhi oleh semua penerbangan, baik penerbangan berjadwal maupun penerbangan tidak berjadwal. Seperti telah ditentukan dalam pasal ini bahwa zona larangan terbang menjadi penting bagi pertahanan dan keamanan negara. Dengan adanya pengaturan ini maka setiap pesawat udara akan dikenakan perlakuan yang sama apabila melanggar zona larangan terbang yang telah ditetapkan suatu negara. Akan tetapi, terdapat suatu pengecualian apabila dalam keadaan darurat maka pesawat udara diperbolehkan terbang di zona larangan terbang tersebut. Tentunya dengan izin dari menara pengawas penerbangan,

baik itu penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal dan juga pesawat udara militer dan kepresidenan negara lain.

Pesawat udara nasional maupun asing dilarang terbang di atas daerah terlarang atau daerah terbatas untuk menjamin keselamatan penerbangan, ekonomi nasional, maupun keamanan nasional. Larangan tersebut berlaku umum terhadap pesawat udara manapun juga dan tidak boleh diskriminasi. Bila pesawat udara asing dilarang terbang di daerah tersebut maka pesawat udara nasional juga harus dilarang. Penentuan daerah terlarang hanya didasari atas pertimbangan keamanan nasional, keselamatan penerbangan maupun kemakmuran nasional.

Pertimbangan politik atas penentuan daerah terlarang tidak boleh dilakukan. Semangat Konvensi Chicago 1944 adalah keselamatan penerbangan, sedangkan ajaran hukum tentang bela diri mengatakan bahwa tindakan penembakan pesawat udara terhadap pesawat udara sipil, tidak seimbang dengan kesalahan yang dilakukan oleh pesawat udara sipil yang terlanjur terbang di daerah larangan terbang. Pesawat udara sipil yang ditembak jelas bertentangan dengan hak-hak asasi manusia karena pesawat udara sipil tidak dipersenjatai. padahal pesawat udara yang menembak dipersenjatai. (Konvensi Chicago 1944 Pasal 9)

B. Tinjauan Umum Tentang Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia

Norma hukum internasional yang dijadikan rujukan adalah perjanjian internasional yang berpengaruh dan mengikat Indonesia, yaitu Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation*). Sebelum membahas Konvensi Chicago 1944, kurang tepat apabila tidak meninjau aturan

sebelumnya yaitu Konvensi Paris 1919. Dalam Pasal 1 dinyatakan bahwa “*the high contracting parties recognize that every power has the complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. Konsekuensi dari pasal tersebut, negara peserta konvensi dapat melakukan pembatasan penerbangan pesawat udara lain yang bukan peserta konvensi, sebagaimana diatur dalam Pasal 5 konvensi. Dalam perjalanannya, Konvensi Paris 1919 mulai ditinggalkan dan masyarakat internasional membentuk Konvensi Chicago 1944 di mana masalah kedaulatan kembali diatur dalam konvensi ini.

Di dalam bagian pembukaan (preamble) disebutkan bahwa lahirnya konvensi ini didasarkan pada semangat untuk melestarikan hubungan persahabatan antar negara dalam pengelolaan penerbangan sipil dan ruang udara dan menghindari terjadinya konflik antar negara yang merusak perdamaian dunia. Di samping itu, konvensi lahir didasarkan adanya potensi ekonomi yang dimiliki oleh negara-negara pada wilayah udara. Sejalan dengan pertimbangan tersebut diatas, maka konvensi didasarkan pada prinsip kedaulatan di ruang udara yang selengkapnyanya pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi “*the contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. Ketentuan ini merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara (*airspace*). Sebelumnya, ketentuan tersebut telah hidup sebagai hukum kebiasaan internasional melalui praktek negara-negara, terutama di Eropa.

Pasal ini mengatur tentang kedaulatan yang dimiliki oleh negara peserta serta mengakui kedaulatan seluruh negara di ruang udara di atas wilayahnya (*airspace*).

Menurut E. Saefullah Wiradipradja, sifat universal dari pasal tersebut terlihat dari penggunaan istilah “*every states*” untuk menyebut kedaulatan para pihak pada ruang udara yang menunjukkan bahwa kedaulatan negara di ruang udara dimiliki oleh semua negara. Bukan hanya negara peserta konvensi saja, tetapi juga negara di luar konvensi. (Wiradipradja E. S., 2014, p. 108)

Konsep kedaulatan negara di ruang udara ini merupakan perkembangan dari konsep hukum Romawi yang berbunyi “*cujus est solum, ejus esque ad coelum*” yang berarti “Barangsiapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala yang berada di atasnya sampai ke langit dan segala yang berada di dalam tanah”. Pengaruh prinsip ini kemudian diikuti dalam Kitab Undang-Undang hukum Perdata (KUHPdt) dalam Pasal 571-nya. (Wiradipradja E. S., 2014, p. 499)

Sifat kedaulatan negara di udara yang bersifat *complete and exclusive* merupakan pembeda dengan kedaulatan negara laut territorial. Karena sifatnya yang demikian, maka di ruang udara tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) bagi pihak asing, sementara di laut territorial dibatasi dengan hak negara lain untuk melakukan hak lintas damai (Wiradipradja E. S., 2014, p. 98). Ruang udara suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Hanya dengan izin dari negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian bilateral maupun multilateral, maka ruang udara suatu negara dapat dilalui oleh pesawat udara asing. Negara kemudian mengatur dalam hukum nasionalnya bagaimana mengukuhkan kedaulatan negara atas ruang udara tersebut sebagai sumber

daya alam yang dapat dimanfaatkan untuk pertahanan negara dan kemakmuran rakyat. (Wiradipradja E. S., 2014, pp. 5-6)

Pengaturan kedaulatan negara di wilayah udara dalam hukum nasional penting untuk dikaji dalam upaya untuk memahami bagaimana hukum nasional mengatur hal ini terutama Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan peraturan perundang-undangan di bawahnya terutama Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Konstitusi dalam sistem peraturan perundang-undangan sebuah negara merupakan norma hukum yang paling tinggi tingkatannya yang menjadi rujukan bagi pembentukan peraturan perundang-undangan di bawahnya. Konstitusi dianggap sebagai sumber tertulis dimana dikonstruksikan dalam naskah tertulis sebenarnya yang bertujuan mewujudkan tripartite tujuan hukum, yaitu kepastian hukum, kemanfaatan hukum, dan keadilan. Termasuk di dalam konstitusi tertulis Indonesia diatur tentang wilayah negara di mana di dalam “Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 terdapat dua pasal yang mengatur hal tersebut, yaitu Pasal 25 A yang mengatur tentang wilayah negara dan Pasal 33 ayat (3).” (Ashiddiqie, 2004, p. 76)

Dalam Pasal 25 A disebutkan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang bercirikan nusantara”. Ciri wawasan nusantara menurut Mochtar Kusumaatmadja dipahami sebagai konsep penguasaan wilayah secara unilateral oleh bangsa Indonesia dalam mematahkan doktrin hukum laut

internasional yang berlaku. Dalam konsep wawasan nusantara, sebenarnya mengukuhkan kedaulatan negara atas wilayah laut dan udara di atasnya di mana negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif. (Kusumaatmadja, 2003, p. 1)

Sedangkan di dalam Pasal 33 ayat (3) disebutkan bahwa “Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat”. Pasal ini memiliki kelemahan fundamental terutama dari segi cakupan potensi ekonomi yang dimiliki oleh bangsa Indonesia yang diberikan oleh hukum internasional. Hukum internasional melalui Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 mengakui kedaulatan negara atas wilayah darat, laut dan udara. Namun Pasal 33 ayat (3) hanya mengatur penguasaan negara atas wilayah darat (bumi) dan laut (air) saja. Absennya pengaturan wilayah udara dalam konstitusi memiliki konsekuensi logis bahwa kekayaan alam yang terkandung di ruang udara tidak dikuasai oleh negara. Ini merupakan cerminan ketidaksadaran para perumus konstitusi akan arti penting dan peran strategis ruang udara di atas wilayah suatu negara, baik secara politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Yang lebih mengherankan, ketika terjadi perubahan konstitusi dengan beberapa amandemennya, ketentuan pasal ini tidak mengalami perubahan sedikitpun. (Wiradipradja E. S., 2009, p. 496)

Pengaturan wilayah negara dalam undang-undang ini merupakan amanat “Pasal 25 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945” di mana dikukuhkan kembali pengakuan hukum internasional atas kedaulatan negara atas wilayah udara, darat, dan laut dalam berbagai perjanjian internasional. Dalam

penjelasan umum disebutkan bahwa “Wilayah udara adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah dibawahnya, serta ruang udara diatasnya”. Sedangkan dalam Pasal 3 disebutkan bahwa “Pengaturan wilayah negara dalam undang-undang ini bertujuan untuk a) menjamin keutuhan wilayah negara, kedaulatan negara, dan ketertiban di kawasan perbatasan; b) menegakkan kedaulatan dan hak-hak berdaulat; dan c) mengatur pengelolaan dan pemanfaatan wilayah negara dan kawasan perbatasan, termasuk pengawasan batas-batasnya”.

Dalam Pasal 4 disebutkan bahwa “wilayah negara meliputi wilayah darat, wilayah perairan, dasar laut, dan tanah di bawahnya serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya”. Pasal 6 ayat (1) huruf (c) menjelaskan “batas wilayah di udara mengikuti batas kedaulatan negara di darat dan di laut, dan batasnya dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum internasional”. Sementara dalam Pasal 10 ayat (1) huruf (e) disebutkan “dalam pengelolaan wilayah negara dan kawasan perbatasan, pemerintah berwenang memberikan izin kepada penerbangan internasional untuk melintasi wilayah udara teritorial pada jalur yang telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan”.

Akhirnya setelah melalui perjuangan dan diplomasi yang panjang serta melelahkan konsensus tersebut diakui oleh dunia melalui Perserikatan Bangsa-Bangsa. Konsep tersebut kemudian menjadi sebuah prinsip hukum internasional baru yang dicantumkan dalam *United Nations Conventions on the Law of the Sea*

(UNCLOS) 1982. Konsep ini kemudian lebih dikenal dengan Prinsip Negara Kepulauan (*Archipelagic State Principle*). Sesuai ketentuan dalam UNCLOS 1982 mengenai Negara Kepulauan, maka kondisi sosial, politik, geografi serta ekonomi, Indonesia yang berciri khas negara kepulauan memenuhi syarat guna ditetapkan menjadi Negara Kepulauan dengan berciri maritim. (Wahyono, 2009, pp. 4-5)

Konsekuensi dengan ditetapkannya Indonesia sebagai Negara Kepulauan melalui UNCLOS 1982 ini adalah Indonesia harus mampu menjaga kedaulatannya baik di darat, laut maupun udara. Salah satu pakar hukum udara dan ruang angkasa Prof. Dr. Priyatna Abdurasyid dalam bukunya menyatakan bahwa Kepulauan Indonesia merupakan suatu unit kesatuan Nusantara yang terdiri dari dimensi daratan, dimensi lautan yang jelas batas-batasnya. Dimensi ketiga, yakni wilayah udara perlu mendapat penelitian dan pembahasan selanjutnya.

C. Tinjauan Umum Tentang Ruang Udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Ruang udara adalah ruang yang terletak di atas ruang daratan dan atau ruang lautan serta wilayah sekitar negara dan melekat pada bumi dimana suatu negara mempunyai hak yurisdiksi. Ruang daratan, ruang lautan dan ruang udara merupakan satu kesatuan ruang yang tidak dapat dipisah-pisahkan. Sebagian besar negara di dunia, termasuk Indonesia telah meratifikasi Konvensi Geneva 1944 (*Convention on International Civil Aviation*) yang berarti bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara yang ada di atas wilayahnya, dan tidak dikenal adanya hak lintas damai. Jadi tidak satu pun pesawat udara asing

diperbolehkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin yang bersangkutan. (Martanto, 2017)

Sesuai Konvensi Chicago Artikel 22, 68 dan Annex 11 Paragraf 2.1, jika suatu negara mendelegasikan ruang udaranya kepada negara lain, maka tanggung jawab terhadap pengelolaan ATS tersebut di atas teritori negara yang bersangkutan, tidak akan mengesampingkan kedaulatan negara yang mendelegasikan. (Martanto, 2017)

ALKI dapat diterjemahkan sebagai alur laut yang dapat dilalui oleh Kapal-kapal dan pesawat udara internasional dengan cara normal, semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dan di bagian laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya. (Djegadut, 2020)

Dengan demikian pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara di perairan dan wilayah udara yang ditetapkan di wilayah teritorial Indonesia. Penetapan ALKI diperkuat dan diperjelas lagi melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002, Tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia. (Djegadut, 2020)

Peraturan tersebut memperjelas batas wilayah ketiga ALKI beserta cabang-cabangnya. ALKI I melintasi Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda, Samudra Hindia. Difungsikan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke arah Samudera

Hindia dan sebaliknya. Untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya - atau disebut sebagai Alur Laut Cabang I A. (Djegadut, 2020)

ALKI II melintasi Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Flores, Selat Lombok. Difungsikan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintas Selat Makasar, Laut Flores dan Selat Lombok menuju arah Samura Hindia, dan sebaliknya. (Djegadut, 2020)

ALKI III Melintas Samudra Pasifik, Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, Laut Sawu, Samudra Hindia. Khusus untuk ALKI III, memiliki tiga cabang diselatan yaitu ALKI IIIA, ALKI IIIB dan ALKI III C.

ALKI IIIA difungsikan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu. ALKI IIIA ini mempunyai empat (4) cabang, yaitu: ALKI Cabang IIIB; untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Selat Leti menuju Samudera Hindia, dan sebaliknya.

ALKI Cabang IIIC; untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda menuju Laut Arafura dan sebaliknya. ALKI Cabang IIID; untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu menuju Samudera Hindia dan sebaliknya.

Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya alam di dalamnya ialah masalah yurisdiksi. Prinsip-prinsip dalam yurisdiksi adalah prinsip teritorial, nasional, personalitas pasif, perlindungan atau keamanan, universalitas dan kejahatan menurut kriteria hukum yang berlaku.

Terkait dengan aspek yuridis, sebagai konsekuensi dari pengesahan UNCLOS, Indonesia wajib menyediakan Alur Laut bagi kapal-kapal (*Sea Lane*) dan pesawat-pesawat udara (*Air Route*) asing untuk melintasi teritori Indonesia. Alur itu, kemudian dikenal dengan ALKI yang muncul pada persidangan Organisasi Maritim Internasional pada tanggal 19 Mei 1998. (Hakim, 2012, p. 226)

Sementara itu ruang udara suatu negara diatur dalam Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan ruang udara suatu negara adalah *complete and exclusive*. Kedaulatan udara suatu negara merupakan kolom udara daratan suatu negara dan kolom udara di atas “*territorial waters*”. Konvensi Chicago tidak menyinggung perairan kepulauan maupun ruang udara di atasnya. Konvensi Chicago mengatur penerbangan sipil, yang menyatakan bahwa rute udara diatur oleh ICAO. Sebaliknya UNCLOS 1982 mengatur ruang udara di atas daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial suatu negara sebagai wilayah kedaulatan negara pantai/kepulauan. Terkait dengan persinggungan tersebut muncul persoalan yaitu pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan oleh pesawat udara.

Sebagai dasar mengenai kedaulatan wilayah udara Indonesia disebutkan dalam Pasal 1 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa wilayah udara Indonesia sebagai wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.

Pengakuan terhadap kedaulatan wilayah udara Republik Indonesia, dalam Pasal 5 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas Wilayah Udara Republik Indonesia. Dalam melaksanakan ketentuan dalam UndangUndang tentang

penerbangan tersebut maka pada PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pamwilud juga mencantumkan tentang kedaulatan wilayah udara tersebut dalam Pasal 3.

PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pamwilud secara lebih spesifik memberikan definisi mengenai tata cara dan prosedur pemaksaan mendarat terhadap pesawat udara asing tidak berizin di wilayah udara Indonesia. Hal ini tercantum dalam Pasal 10 yang menyatakan bahwa pesawat udara sipil asing tidak berjadwal yang terbang harus memiliki izin diplomatik (*diplomatic clearance*), izin keamanan (*security clearance*), dan persetujuan terbang (*flight approval*).

Indonesia telah menetapkan lintas alur laut kepulauan. Penentuan ini telah diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang undangan Indonesia antara lain Undang Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, “Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui rute yang telah ditetapkan, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dan Juklak Panglima TNI tentang Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia”. (Buntoro, 2012, pp. 126-142)

Dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing tidak mencantumkan secara jelas apa hak dan kewajiban Indonesia terkait dengan alur laut kepulauan. Peraturan perundangundangan ini hanya menyatakan bahwa garis sumbu dan titik penghubung dari alur laut kepulauan

digambarkan/dicantumkan di peta laut atau tabel tentang daftar koordinat geografis garis sumbu. (Handini, 2019, p. 286)

Pasal 18 dan 19 Undang Undang Nomor 6 Tahun 1996 mengatur tentang hak lintas laut alur laut kepulauan di Perairan Indonesia. Pasal 18 menyatakan bahwa alur laut kepulauan merupakan pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan dengan cara normal untuk lintas yang terus menerus, langsung dan tidak terhalang. Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan di Perairan Indonesia, lintas antara satu bagian laut bebas atau ZEE ke bagian lain dari laut bebas atau ZEE. Pasal 19 secara khusus mengatur bahwa Indonesia menetapkan alur laut untuk pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan. (Handini, 2019, pp. 286-287)

Di Indonesia terdapat empat jenis lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, akan tetapi dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hanya lintas alur laut kepulauan yang diatur. Tidak ada penjelasan resmi kenapa dalam undang-undang ini hanya mengatur alur laut kepulauan, semestinya dalam undang-undang ini mengatur keseluruhan lintas dimaksud. Dalam Pasal 194 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing disebutkan, Pemerintah Indonesia menetapkan alur laut kepulauan Indonesia dan tata cara penggunaan alur laut kepulauan itu untuk perlintasan yang terus menerus, langsung dan secepatnya melalui perairan Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 menyatakan bahwa kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui bagian tertentu alur teritorial dan perairan kepulauan Indonesia. Hak lintas

alur laut kepulauan harus dilaksanakan melalui alur laut kepulauan khusus dan rute udara yang telah ditentukan. (Handini, 2019, p. 287)

Pada pengaturannya ALKI terdiri dari tiga, dari utara ke selatan, yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III, yang di bagian selatan bercabang tiga menjadi ALKI III A, III B dan III C. Adapun ALKI I meliputi jalur lintas perairan Laut Jawa, Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna, dan Laut Cina Selatan, yang menghubungkan lalulintas maritim dan perdagangan internasional dari Afrika, Australia Barat ke Laut Tiongkok Selatan, Jepang, dan sebaliknya. ALKI II meliputi jalur lintas perairan Laut Sulawesi, Selat Makassar, Selat Lombok, dan Laut Flores, yang menghubungkan lalu-lintas pelayaran dan perdagangan internasional dari Afrika ke Asia Tenggara dan Jepang, serta dari Australia ke Singapura, Tiongkok, dan Jepang, atau sebaliknya. (Handini, 2019, p. 287)

Sementara itu ALKI III A meliputi jalur lintas perairan Samudera Pasifik, Laut Maluku, Laut Seram (Bagian Timur Pulau Mongole), Laut Banda (bagian Barat Pulau Buru), Selat Ombai, dan Laut Sawu, yang menghubungkan jalur pelayaran dan perdagangan internasional dari Australia bagian Barat ke Filipina dan Jepang, atau sebaliknya. ALKI III B adalah jalur lintas perairan yang menghubungkan jalur maritim dan perdagangan internasional dari Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Laut Arafuru, lalu selanjutnya ke Laut Banda, terus ke utara ke ALKI III A (Laut Seram, Laut Maluku, dan seterusnya), atau sebaliknya. ALKI III C menghubungkan jalur pelayaran dan perdagangan internasional dari Australia bagian Timur, Selandia Baru, dan Samudera Pasifik melalui Selat Torres, atau sebaliknya melalui Selat

Torres, Laut Arafuru, Laut Banda, dan Laut Maluku. Secara realistis, ia menghubungkan dua perairan bebas, yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. (Handini, 2019, p. 287)



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Faktor-faktor penyebab terjadinya Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia

Di dalam bagian pembukaan (*preamble*) disebutkan bahwa lahirnya konvensi ini didasarkan pada semangat untuk melestarikan hubungan persahabatan antar negara dalam pengelolaan penerbangan sipil dan ruang udara dan menghindari terjadinya konflik antar negara yang merusak perdamaian dunia. Di samping itu, Kedaulatan suatu negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh. Ketentuan ini merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara. Ini dinyatakan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional yang bunyinya sebagai berikut: “*The contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*” (setiap negara yang terikat pada konvensi menjamin kedaulatan ruang udara yang ada di atas wilayahnya secara penuh dan eksklusif) Sifat kedaulatan yang utuh dan penuh dari negara di ruang udara nasionalnya tersebut berbeda, misalnya dengan sifat kedaulatan negara di laut wilayahnya. Karena sifatnya yang demikian maka di ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas demi pihak asing seperti terdapat di laut teritorial suatu negara. (Hutabarat, 2013, p. 7)

Pasal ini mengatur tentang kedaulatan yang dimiliki oleh negara peserta serta mengakui kedaulatan seluruh negara di ruang udara di atas wilayahnya (*airspace*).

Menurut E. Saefullah Wiradipradja, sifat universal dari pasal tersebut terlihat dari penggunaan istilah “*every states*” untuk menyebut kedaulatan para pihak pada ruang udara yang menunjukkan bahwa kedaulatan negara di ruang udara dimiliki oleh semua negara. Bukan hanya negara peserta konvensi saja, tetapi juga negara di luar konvensi. (Wiradipradja E. S., 2014, p. 108)

Wilayah udara mempunyai nilai strategis yang harus diamankan. Melalui wilayah udara, musuh dapat dengan mudah melakukan penghancuran dengan cepat dan tepat di seluruh wilayah yang merupakan wilayah kedaulatan suatu negara. Untuk menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional, TNI Angkatan Udara saat ini didukung oleh 24 radar militer yang mencakup sebagian besar wilayah udara Indonesia. TNI Angkatan Udara juga memiliki total delapan skuadron tempur yang tersebar di berbagai kawasan Indonesia. Akan tetapi, TNI Angkatan Udara belum mencapai kondisi ideal untuk mampu meliputi seluruh wilayah Indonesia dan menindak semua potensi pelanggaran di wilayah udara Indonesia, terutama kawasan timur. Kemampuan yang dimiliki TNI Angkatan Udara saat ini tidak sebanding dengan wilayah udara Indonesia yang sangat luas sehingga hanya sebagian potensi pelanggaran wilayah udara yang dapat dideteksi dan ditindak.

Pengaturan kedaulatan indonesia atas ruang udara beserta penegakan hukumnya perlu dilakukan kajian terhadap beberapa peraturan terkait seperti “Undang-Undang RI Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara Pasal 1 angka 1, Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia Pasal 1 angka 5, Undang-Undang RI Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Pasal 10 ayat

1 huruf h, Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 angka 40”. (Sefriani, 2015, p. 556)

Berpedoman pada Konvensi Chicago 1944, “Pasal 5 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia”. Wilayah Udara Indonesia adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Meskipun tidak sama persis dengan apa yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944, namun istilah-istilah yang digunakan oleh “Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Indonesia pada hakekatnya merujuk pada apa yang sudah ditetapkan oleh Konvensi Chicago 1944”. Beberapa istilah yang digunakan uu penerbangan Indonesia ini antara lain adalah pesawat udara sipil asing; pesawat udara sipil, pesawat udara Indonesia dan pesawat udara negara

Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa pesawat negara tidak diperbolehkan terbang di atas atau mendarat di wilayah territorial negara lain tanpa otorisasi berdasarkan perjanjian khusus atau sejenisnya dari negara kolong. “Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Indonesia tidak menggunakan istilah pelanggaran kedaulatan bagi pesawat asing yang masuk ke wilayah ruang udara Indonesia tanpa izin”. Istilah yang digunakan adalah pelanggaran wilayah

kedaulatan. “Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga tidak merinci siapa yang dapat melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia”, “Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 8 angka 1 hanya menyebutkan Pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh petugas pemandu lalu lintas penerbangan”. (Sefriani, 2015, p. 557)

Berdasarkan sumber-sumber yang penulis temukan baik dari literature buku maupun jurnal nasional, berikut faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing di Indonesia :

1. Terbatasnya jumlah pesawat tempur yang dimiliki Indonesia untuk melaksanakan pengamanan di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah yang sangat luas. Dengan luasnya wilayah yang dimiliki bukan hal yang mudah untuk menjaga pertahanan dan keamanan di wilayah udara Indonesia sehingga dibutuhkan lebih banyak pesawat untuk berjagajaga dan untuk mengejar pesawat asing jika dianggap mengancam pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia. Apalagi seiring dengan berkembangnya zaman maka semakin berkembangnya teknologi yang dimiliki oleh negara asing, dan untuk menghadapinya Indonesia tidak boleh kalah saing dengan negara lain. Pesawat yang digunakan untuk menjaga pertahanan dan

keamanan negara harus lebih kuat sehingga pesawat asing tidak bisa sebarangan melakukan pelanggaran di wilayah udara Indonesia;

2. Kurangnya radar yang dimiliki untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat luas dan terdiri dari berbagai pulau besar maupun pulau kecil, hingga saat ini menurut Deputi Kedaulatan Maritim Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Indonesia memiliki 17.504 pulau. Begitu banyaknya pulau dan begitu luasnya wilayah Indonesia, hal inilah yang menyebabkan kurangnya radar yang dimiliki Indonesia untuk dapat membantu mendeteksi pesawat udara asing yang melanggar di wilayah udara Indonesia karena tidak semua pelosok Indonesia memiliki radar sehingga pesawat asing melintasi wilayah udara Indonesia melewati wilayah udara Indonesia yang tidak terpantau oleh radar (*blank space*);
3. Wilayah udara Indonesia dijadikan sebagai jalan pintas untuk menuju tempat tujuan penerbangan pesawat asing. Walaupun pesawat asing tersebut hanya menjadikan wilayah udara di atas ALKI sebagai jalur pintas, tindakan tersebut tetap termasuk pelanggaran karena mereka melintasi ruang udara di atas ALKI tanpa meminta izin dari negara kolong, dan bagi Indonesia hal seperti ini tidak bisa dibiarkan karena dapat menimbulkan ancaman dari negara asing melalui wilayah udara negara karena kita tidak mengetahui dengan pasti tujuan dari pesawat asing tersebut melintasi ruang udara Indonesia maka dari itu, Indonesia

- tetap melakukan penjagaan yang ketat. Pelanggaran sekecil apapun di wilayah udara Indonesia harus tetap ditindak agar negara lain tidak bisa sebarangan memasuki wilayah Indonesia. Jika pertahanan dan keamanan wilayah Indonesia yang tegas dan kuat maka Indonesia dapat disegani oleh negara lain; dan
4. Peraturan yang ada belum mengatur secara jelas dan sanksi yang diterapkan dinilai belum cukup untuk membuat jera. Peraturan yang dimiliki oleh Indonesia dalam mengatur penerbangan yang terjadi di wilayah udara Indonesia yaitu “Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dikatakan belum mengatur secara jelas dan tegas dalam penanganannya karena yang melakukan pertahanan dan keamanan adalah TNI angkatan udara namun dalam kewenangan penanganan perkaranya dilakukan oleh kementerian perhubungan”. Serta sanksi yang diberikan bagi pesawat asing yang melanggar dikatakan belum maksimal karena sanksi dan denda yang dikenakan untuk pesawat asing yang melakukan pelanggaran tidak seimbang dengan upaya yang telah dilakukan untuk melakukan pengamanan dan pertahanan di wilayah udara Indonesia sehingga dinilai belum memberikan efek jera bagi pesawat asing yang melanggar. (Clorinda, 2019, pp. 83-84)
 5. Lemahnya penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran wilayah udara adalah karena tidak adanya penyidik khusus yang menangani permasalahan kedaulatan negara di wilayah udara. Kewenangan

penyidikan saat ini ada di Kementerian Perhubungan melalui Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Sedangkan TNI AU melalui Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) hanya berwenang menangkap pesawat yang melintas wilayah udara Indonesia. Kontruksi kewenangan menegakkan hukum seperti ini dipandang berpotensi menyebabkan penyelesaian kasus pelanggaran wilayah udara karena hanya akan bergerak pada tataran penegakan hukum kriminal biasa. (Risdiarto, 2017, p. 79)

Kepala Staf Angkatan Udara (KSAU) Marsekal TNI Fadjar Prasetyo menyebut dalam beberapa tahun terakhir, pelanggaran wilayah udara nasional masih sering terjadi. Pelanggaran itu pun dilakukan baik oleh maskapai penerbang sipil maupun pesawat militer asing. Beliau menuturkan, Pada Tahun 2018 dan Tahun 2019, TNI AU sempat melaksanakan mencegat penerbangan sipil yang melintas tanpa izin di wilayah udara bagian barat Indonesia. Kendati demikian, untuk melakukan penindakan, belum ada payung hukum dan wewenang yang mengatur secara terperinci. (Maulana, 2021)

“Selanjutnya, di wilayah timur Indonesia, terdapat ratusan jalur udara yang belum sepenuhnya dikelola pemerintah dan masih aktif dilalui penerbangan perintis yang tidak bisa diawasi secara komprehensif. Berbagai operasi penerbangan ini sangat berpotensi digunakan untuk kegiatan ilegal dan penyelundupan narkoba, miras, senjata bahkan manusia,” kata Fadjar ketika memberikan sambutan virtual

dalam seminar nasional bertajuk Sinergitas Pengelolaan Ruang, Rabu (2/6/2021). (Maulana, 2021)

Selanjutnya, KSAU menjelaskan, pihak TNI AU terus mengamati tingginya angka penerbangan pesawat militer asing di berbagai wilayah Indonesia, terkhusus di wilayah eks MTA 2 dan jalur udara di atas ALKI. Menurutnya, dalam satu tahun terakhir, aktivitas penerbangan militer asing mengalami peningkatan yang cukup signifikan, terutama dikaitkan dengan eskalasi sengketa klaim sepihak di Laut Tiongkok Selatan. (Maulana, 2021)

Dengan semakin berkembangnya teknologi kedirgantaraan dan teknologi informasi, definisi ancaman udara semakin luas dan kompleks. Salah satu contohnya adalah pemanfaatan pesawat nirawak hingga High Altitude Pseudo Satellites (HAPS) untuk survei dan pemetaan udara oleh pihak asing, sangat mungkin terjadi di berbagai wilayah udara Indonesia, dengan ataupun tanpa disadari. (Maulana, 2021)

“Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, pada Bab III Kedaulatan Atas Wilayah Udara pada Pasal 4 menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia yang artinya sebagai negara berdaulat, Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh di wilayah udara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional”. (Anggraini, 2014)

Adanya kontradiksi pada “Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS dengan Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15

Tahun 1992”. Dalam “Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 pada Pasal 19 tentang pengertian lintas damai, sub Pasal 2e menyatakan bahwa lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan terhadap kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teitorial melakukan salah satu kegiatan :peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal”. (Kardi, 2014, p. 17)

B. Penegakan Hukum Internasional dan Hukum Nasional terhadap Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing di Wilayah Udara Indonesia

Penegakkan hukum ialah sebagai bagian dari upaya mempertahankan kedaulatan negara. Sebagai negara yang berdaulat, pemerintah Indonesia menetapkan seperangkat aturan hukum untuk mengatur, mengendalikan dan menegakkan hukum di wilayah udara yang berada dibawah yurisdiksi Indonesia. Dalam penetapan perangkat hukum tersebut selain berpedoman pada kepentingan nasional bangsa Indonesia, juga memperhatikan kaidah yang diatur dalam hukum internasional. Ruang udara nasional merupakan salah satu sumber daya alam yang terdapat di udara, dan sekaligus merupakan wilayah nasional sebagai wadah atau ruang/media, tempat NKRI melaksanakan kedaulatan, hak berdaulat dan yurisdiksinya dan wajib dipertahankan. Pesawat asing masuk wilayah Indonesia tanpa izin akan ditindak tegas dengan memberi sanksi sesuai “Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan”.

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)”. (Sefriani, 2015, p. 560)

Batas-batas kedaulatan Negara RI di ruang udara dalam perundang-undangan nasional dapat kita temukan diantaranya dalam “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara; Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Nasional; Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi Hukum Laut (UNCLOS 1982), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan”.

Ruang udara yang terletak di perbatasan wilayah udara nasional dapat menjadi sumber kerawanan nasional dari aspek pertahanan dan keamanan negara, dengan dimungkin-kannya terjadinya tindak pidana memasuki wilayah udara nasional tanpa ijin (*aerial intrusion*), pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang (*prohibited*

area) dan terbatas (*restricted area*), pemetaan wilayah kedaulatan nasional dengan pesawat udara tanpa ijin, dan juga kemungkinan penyalahgunaan penerbangan untuk kegiatan terorisme serta tindakan lain yang dapat membahayakan keamanan nasional (*national security*).

Wilayah udara nasional (*national airspace*) suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Karena sifatnya yang sedemikian, maka di ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) pihak asing seperti terdapat di laut teritorial sesuatu negara. Hanya dengan izin negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian multilateral ataupun perjanjian bilateral, maka ruang udara nasional dapat dilalui pesawat udara asing.

Sifat tertutup yang sedemikian itu dapat dipahami, mengingat ruang udara sebagai media gerak sangatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan keamanan negara kolong. Karena serangan-serangan dengan menggunakan pesawat udara banyak memiliki keuntungan dan kemudahan, seperti sifatnya yang cepat (*speed*), jangkauan (*range*) yang luas, pendadakan (*surprise*), penyusupan (*penetration*) yang dapat dilakukan dengan optimal. Hal inilah yang mendorong setiap negara mengenakan standar penjagaan ruang udara nasionalnya secara ketat dan kaku. (Widarto, 2014, p. 83)

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan Negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pada “Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 ditentukan bahwa pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional,

pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Berdasarkan Pasal 6 di atas, pada Pasal 7 ayat (1) dan (2) ditentukan bahwa Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas dan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang”. (Widarto, 2014, p. 19)

Berdasarkan “Pasal 8 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah ditentukan bahwa pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan NKRI diperingatkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh pemandu lalu lintas penerbangan”. Petugas pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan. Dalam ketentuan “Pasal 63 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan yang menyatakan, bahwa terhadap pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia dan/atau kawasan udara terlarang oleh pesawat udara sipil, dilaksanakan penegakan hukum yang harus menjamin keselamatan dan keamanan awak pesawat, penumpang dan pesawat udara yang oleh TNI AU”.

Presiden Joko Widodo menandatangani sebuah “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 Nomor 12 pada tanggal 19 Februari 2018”.

“Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI) ini juga mengatur tentang Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Negara Asing yang terbang di atas daratan dan/atau perairan Indonesia”. Pesawat Udara Negara Asing dapat melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan dan/atau transit pada alur yang telah ditetapkan untuk penerbangan dari satu Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing ke Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing lainnya melewati laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif tanpa mengganggu kepentingan Indonesia di Wilayah Udara Yurisdiksi. (Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia)

Dengan pertimbangan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 9 Undang-Undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada 13 Februari 2018, Presiden Joko Widodo telah menandatangani Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI).

Dalam PP ini ditegaskan, dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas Wilayah Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.

Ruang udara sebagaimana dimaksud dapat digunakan untuk kepentingan penerbangan sipil dan pertahanan yang pelaksanaannya dilakukan secara bersama-sama dalam kerja sama sipil militer antara kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan dengan kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan, bunyi Pasal 5 PP ini.

Kerjasama sipil militer sebagaimana dimaksud, menurut PP ini, bertujuan untuk menjamin Keselamatan Penerbangan dengan memberikan prioritas Pesawat TNI dalam melaksanakan penegakan kedaulatan, penegakan hukum, operasi dan latihan militer.

Dalam “Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- a. “Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, pemerintah menetapkan:
 - a. Kawasan udara terlarang (*prohibited area*); dan
 - b. Kawasan udara terbatas (*restricted area*).
- b. Selain itu, Pemerintah dapat menetapkan zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*).”

Dalam “Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Kawasan udara terlarang (*prohibited area*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a merupakan kawasan udara di atas daratan dan/atau perairan dengan pembatasan permanen dan menyeluruh bagi Pesawat Udara.
- (2) Kawasan udara terlarang (*prohibited area*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. ruang udara di atas istana presiden;
 - b. ruang udara di atas instalasi nuklir; dan
 - c. ruang udara di atas obyek vital nasional yang bersifat strategis tertentu.
- (3) Ruang udara di atas objek vital nasional yang bersifat strategis tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c ditetapkan oleh presiden.
- (4) Penetapan ruang udara di atas obyek vital nasional yang bersifat strategis tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berdasarkan usulan Menteri kepada presiden setelah mendapatkan pertimbangan dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.”

Dalam “Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Kawasan udara terbatas (*restricted area*),/ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b merupakan ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan dengan pembatasan bersifat tidak tetap dan hanya dapat digunakan untuk operasi penerbangan oleh pesawat Udara Negara.

- (2) Pembatasan bersifat tidak tetap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pembatasan waktu dan ketinggian.
- (3) Kawasan udara terbatas (*restricted area*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
- a. markas besar Tentara Nasional Indonesia;
 - b. Pangkalan Udara Tentara Nasional Indonesia;
 - c. kawasan latihan militer;
 - d. kawasan operasi militer;
 - e. kawasan latihan penerbangan militer;
 - f. kawasan latihan penembakan militer;
 - g. kawasan peluncuran roket dan satelit; dan
 - h. ruang udara yang digunakan untuk penerbangan dan/atau kegiatan yang dilakukan oleh orang setingkat kepala negara dan/atau kepala pemerintahan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembatasan waktu dan ketinggian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.”

Dalam “Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) merupakan ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan yang ditetapkan bagi keperluan

identifikasi Pesawat Udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara.

- (2) Zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada pada:
 - a. ruang udara di Wilayah Udara; dan
 - b. ruang udara di Wilayah Udara yurisdiksi.”

Dalam “Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Pesawat Udara Negara Asing yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*).
- (2) Pesawat Udara Sipil Asing tidak berjadwal yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*), Izin Keamanan (*security clearance*) dan Persetujuan Terbang (*flight approval*).
- (3) Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang terbang dengan tidak memiliki izin merupakan pelanggaran”

Dalam “Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) 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 (2) diatur dengan peraturan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.”

Dalam “Pasal 13 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1) dan ayat (2) dikenakan sanksi administratif.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.
- (3) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan.

- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.”

Dalam “Pasal 16 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

“Pesawat Udara dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang (*prohibited area*).”

Dalam “Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Pesawat Udara sipil dapat terbang di kawasan udara terbatas (*restricted area*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (3) huruf a sampai dengan huruf f setelah mendapat Izin Keamanan (*security clearance*).
- (2) Pesawat Udara sipil dapat terbang di kawasan udara terbatas (*restricted area*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (3) huruf a sampai dengan huruf f setelah mendapat Izin Keamanan (*security clearance*).”

Dalam “Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Penggunaan Pesawat Udara melalui kawasan udara terlarang (*prohibited area*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 merupakan pelanggaran.
- (2) Penggunaan Pesawat Udara sipil melalui kawasan udara terbatas (*restricted area*) dengan tidak memiliki Persetujuan Terbang (*flight approval*) dan Izin Keamanan (*security clearance*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 merupakan pelanggaran.”

Dalam “Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Pesawat Udara Negara Asing dapat melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan dan/atau transit pada alur yang telah ditetapkan untuk penerbangan dari satu Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing ke Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing lainnya melewati laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif tanpa mengganggu kepentingan Indonesia di Wilayah Udara Yurisdiksi.
- (2) Pesawat Udara Negara Asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Pesawat Udara Negara Asing bagian dari kapal laut; dan/atau
 - b. Pesawat Udara Negara Asing yang terbang dari negara asal (*land based aircraft*), baik pesawat tunggal (*single flight*) atau beberapa pesawat dalam bentuk formasi (*formation flight*).

- (3) Perwakilan negara dari Pesawat Udara Negara Asing yang melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memberitahukan kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang luar negeri dan Panglima Tentara Nasional Indonesia.
- (4) Awak Pesawat Udara Negara Asing yang melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyampaikan rencana penerbangan (*flight plan*), menghidupkan transponder, dan melakukan komunikasi dengan Unit Pelayanan Pemanduan Lalu Lintas Penerbangan.
- (5) Pesawat Udara Negara Asing yang terbang di atas Alur Laut Kepulauan harus mematuhi ketentuan penerbangan yang berlaku di Indonesia dan ketentuan penerbangan yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk kepentingan Keselamatan Penerbangan.
- (6) Pesawat Udara Negara Asing yang melintas di luar Alur Laut Kepulauan harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*).

Dalam “Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

“Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Asing yang terbang melewati rute udara di atas Alur Laut Kepulauan tidak sesuai dengan ketentuan

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, Pasal 20, Pasal 21, dan pasal 22 merupakan pelanggaran.”

Dalam “Pasal 24 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Asing yang terbang di Wilayah Udara dilarang mengangkut material biologi, bahan kimia, dan radioaktif yang berkontribusi untuk senjata pemusnah massal.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Dalam “Pasal 25 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

“Penggunaan Pesawat Udara yang tidak sesuai dengan ketentuan navigasi Pesawat Udara merupakan pelanggaran.”

Dalam “Pasal 26 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Pesawat Udara Negara Asing mempunyai hak lintas transit melalui laut teritorial Indonesia di selat antara satu bagian laut lepas atau Zona

Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.

- (2) Pesawat Udara Negara Asing yang melaksanakan hak lintas transit sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (1).
- (3) Pesawat Udara Negara Asing yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan pelanggaran.”

Dalam “Pasal 27 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Pesawat Udara yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3), Pasal 12 ayat (4), Pasal 18, Pasal 23, Pasal 24, Pasal 25, dan Pasal 26 ayat (3) dilakukan tindakan pengenalan secara visual, pembayangan, penghalallan, dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI.
- (2) Pesawat Udara Sipil Indonesia dan Pesawat Udara Sipil Asing yang dikuasai secara melawan hukum dan/atau dikuasai oleh teroris yang mengancam pusat pemerintahan, pusat ekonomi, obyek vital nasional, dan keselamatan negara dilakukan tindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pesawat Udara Negara Asing yang bersenjata dan/atau Pesawat Udara Negara Asing pengintai yang mengancam pusat pemerintahan, pusat

ekonomi, obyek vital nasional, dan keselamatan negara dilakukan tindakan penggunaan senjata.

- (4) Pesawat Udara Negara Asing tanpa awak yang melanggar wilayah kedaulatan Republik Indonesia dilakukan tindakan penggunaan senjata.
- (5) Pesawat Udara Tanpa Awak yang melanggar ketentuan kawasan udara terlarang (*prohibited area*) dan kawasan udara terbatas (*restricted area*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a dan huruf b dilakukan tindakan terakhir sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Dalam “Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Pesawat Udara Negara Asing yang terbang di zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*) pada ruang udara di Wilayah Udara dengan tidak memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dilakukan tindakan penghalauan dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNL
- (2) Pesawat Udara Sipil Asing tidak bedadwal yang terbang di zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ ADIZ*) pada ruang udara di Wilayah Udara dengan tidak memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*), Izin Keamanan (*seatrity clearance*) dan Persetujuan

Terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dilakukan tindakan penghalauan dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNL.”



BAB IV

PENUTUP

A) Kesimpulan

1. Faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing di Indonesia :
 - a. Indonesia memiliki jumlah pesawat tempur yang terbatas untuk menjamin keamanan di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan wilayah yang sangat luas. Karena wilayahnya yang sangat luas, tidak mudah untuk menjaga pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia, sehingga jika dianggap mengancam pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia, lebih baik menjaga dan menangkap pesawat asing. Selain itu, Indonesia tidak boleh kalah saing dengan negara lain dalam rangka mengikuti perkembangan zaman, perkembangan teknologi milik asing, dan menghadapinya.
 - b. Minimnya radar untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat besar dan terdiri dari berbagai pulau besar dan kecil. Menurut Wakil Direktur Kedaulatan Maritim Kementerian Koordinator Kemaritiman, Indonesia memiliki 17.504 pulau. Indonesia memiliki banyak pulau dan luas wilayah Indonesia yang menjadi penyebab kurangnya radar, ada radar di setiap sudut Indonesia, dan pesawat asing tidak melintasi wilayah udara

Indonesia. Harus bisa membantu mendeteksi pesawat asing yang melanggar wilayah udara Indonesia Melewati wilayah udara Indonesia tanpa pengawasan radar.

- c. Wilayah udara Indonesia digunakan sebagai jalan pintas untuk mencapai tujuan pesawat asing. Perilaku ini merupakan pelanggaran karena pesawat asing tersebut hanya menggunakan wilayah udara di atas ALKI sebagai jalan pintas, tetapi melintasi wilayah udara di atas ALKI tanpa izin negara, dan dalam kasus Indonesia hal ini tidak diperbolehkan. Karena tujuan pesawat asing melintasi wilayah udara Indonesia tidak jelas, dapat menimbulkan ancaman dari orang asing melalui wilayah udara nasional. Oleh karena itu, Indonesia terus menjaga keamanan yang ketat. Pelanggaran-pelanggaran kecil di wilayah udara Indonesia harus ditindak agar negara lain tidak sewenang-wenang memasuki wilayah Indonesia. Indonesia dapat disegani oleh negara lain jika pertahanan dan keamanan wilayah Indonesia kuat dan kokoh.
- d. Regulasi yang ada tidak diatur secara jelas dan sanksi yang diterapkan dianggap tidak cukup untuk menghalangi. Regulasi yang dimiliki Indonesia dalam mengatur penerbangan yang terjadi di wilayah udara Indonesia adalah “UU Pertama Penerbangan 2009, TNI AU bertanggung jawab di bidang pertahanan dan keselamatan, tetapi dengan kewenangan menangani kasus tersebut. Dilakukan oleh.” Sanksi yang dijatuhkan terhadap pesawat asing yang melanggar belum maksimal karena sanksi

dan denda yang dijatuhkan kepada pesawat asing yang melanggar tidak sesuai dengan upaya yang dilakukan untuk menyelenggarakan keamanan dan pertahanan wilayah udara Indonesia, dikatakan tidak ada. Dianggap tidak memberikan efek jera terhadap pesawat asing yang melanggar hukum.

- e. Penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran wilayah udara lemah karena tidak ada penyidik khusus yang menangani masalah kedaulatan negara di wilayah udara. Badan penyidikan saat ini berada di Kementerian Perhubungan melalui Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Sementara itu, TNI AU hanya diperbolehkan menangkap pesawat yang melewati wilayah udara Indonesia melalui Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas). Membangun kewenangan untuk menegakkan hukum tersebut hanya bekerja pada tingkat penegakan hukum pidana biasa, dan diharapkan mengarah pada penyelesaian kasus pelanggaran wilayah udara.
2. Penegakkan hukum ialah sebagai bagian dari upaya mempertahankan kedaulatan negara. Sebagai negara yang berdaulat, pemerintah Indonesia menetapkan seperangkat aturan hukum untuk mengatur, mengendalikan dan menegakkan hukum di wilayah udara yang berada dibawah yurisdiksi Indonesia. Dalam penetapan perangkat hukum tersebut selain berpedoman pada kepentingan nasional bangsa Indonesia, juga memperhatikan kaidah yang diatur dalam hukum internasional. “Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018

tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI) ini juga mengatur tentang Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Negara Asing yang terbang di atas daratan dan/atau perairan Indonesia”.

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia memiliki dasar hukum: 1. Pasal 5 ayat (21 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; 2. Undang-Undang Nomor I Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).

Dalam “Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- a. “Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, pemerintah menetapkan:
 - a. Kawasan udara terlarang (*prohibited area*); dan
 - b. Kawasan udara terbatas (*restricted area*).
- b. Selain itu, Pemerintah dapat menetapkan zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*).”

“Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- (1) “Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) 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 (2) diatur dengan peraturan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.”

B) Kesimpulan

1. Pemerintah harus menambah jumlah pesawat tempur untuk menjamin keamanan di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan wilayah yang sangat luas. Karena wilayahnya yang sangat luas, tidak mudah untuk menjaga pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia, sehingga jika dianggap mengancam pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia, lebih baik menjaga dan menangkap pesawat asing. Pesawat yang digunakan untuk menjaga pertahanan dan keamanan harus lebih kuat agar pesawat asing tidak bisa seenaknya menyerbu wilayah udara Indonesia.
2. Hukum harus ditegakkan secara tegas terhadap pelaku pelanggaran wilayah udara lemah karena tidak ada penyidik khusus yang menangani masalah kedaulatan negara di wilayah udara. Agar tidak terulangnya kasus-kasus

pelanggaran ruang udara Indonesia oleh Pesawat Asing. Pemerintah harus radar untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat besar dan terdiri dari berbagai pulau besar dan kecil. Indonesia terus menjaga keamanan yang ketat. Pelanggaran-pelanggaran kecil di wilayah udara Indonesia harus dapat ditindaklanjuti agar negara lain tidak sewenang-wenang memasuki wilayah Indonesia. Sehingga Indonesia dapat disegani oleh negara lain jika pertahanan dan keamanan wilayah Indonesia kuat dan kokoh. Selain itu, Penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran wilayah udara harus diperkuat agar dapat menangani masalah kedaulatan negara di wilayah udara. Kemudian, pemerintah perlu membentuk penyidik khusus mengenai perkara pelanggaran ruang udara ini, karena Badan penyidikan saat ini berada di Kementerian Perhubungan melalui Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Sehingga perlu dibentuk tim khusus agar dapat penegakan hukumnya dapat dilaksanakan dengan maksimal.

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU-BUKU

- Agoes, M. K. (2003). *Pengantar Hukum Internasional* . Bandung: PT. Alumni.
- Ashiddiqie, J. (2004). *Pengantar Hukum Tata Negara Jilid I*. Jakarta: Konstitusi Press.
- Baharuddin Siagian. (2017). *Kamus Hukum & Yurisprudensi*. Depok: Kencana.
- Buntoro, K. (2012). *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Prospek dan Kendala*. Jakarta: Seskoal.
- Ibrahim, J. (2008). *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Hakim, C. (2012). *Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia* . Jakarta: Red & White Publishing.
- Ibrahim, J. (2008). *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Istanto, F. S. (2014). *Hukum Internasional, Edisi Revisi*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia* . (n.d.).
- Kusumaatmadja, M. (2003). *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut 1982*. Bandung: PT. Alumni.

- Mandagi, W. d. (2016). *Terminologi Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Parthiana, I. W. (2003). *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Mandar Maju.
- Salim, H. (2012). *Perkembangan Teori dalam Ilmu Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sefriani. (2016). *Peran Hukum Internasional dalam Hubungan Internasional Kontemporer*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sudiro, K. (2012). *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Syafrinaldi. (2014). *Buku Panduan Penulisan Skripsi*. Jakarta: UIR Press.
- Wahyono, S. (2009). *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta: Teraju.
- Wiradipradja, E. S. (2014). *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*. Bandung: PT. Alumni.

B. JURNAL ILMIAH/ARTIKEL

- Anggraini. (2014). Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia Oleh Pesawat Sipil Asing. *Jurnal Ilmiah, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang*.
- Angelina, N. W. (2014). Hukum Nasional dan Hukum Internasional. *Education*.
- Antaraneews. (2019). Kasus Pelanggaran Udara dan kesigapan TNI. *Artikel Antara News*.

Djegadut, R. (2020). Alur Laut Kepulauan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.

Artikel indonews.id.

Hak Lintas Kapal Asing dalam UNCLOS 1982. (2021). *Jurnal Maritim.*

Handini, W. P. (2019). Kedaulatan Wilayah Udara di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) . *Jurnal RechtsVinding, Vol. 8 No. 2, Agustus 2019 , 277–292.*

Hutabarat, J. P. (2013). Implikasi Penggunaan Teknologi Pesawat Siluman (Stealth Fighter) Dalam Kaitannya Dengan Kedaulatan Suatu Negara Atas Ruang Udara Wilayahnya Ditinjau Menurut Hukum Internasional. *Artikel.*

Jessica Irma Uli Clorinda, M. I. (2019). Pelanggaran Hak Lintas Navigasi Oleh Pesawat Asing Di Ruang Udara Teritorial Indonesia (Studi Kasus Pelanggaran Hak Lintas Navigasi oleh Pesawat Militer Amerika). *Jurnal Krisna Law Volume 1, Nomor 3, 77-86.*

Martanto, H. (2017). Memerdekakan Ruang Udara Indonesia. *Artikel Kompasiana.*

Maulana, R. (2021). Pelanggaran Udara di Indonesia Sering Terjadi, dari Penerbangan Sipil hingga Militer Asing. *Artikel Okenews.*

Pramono, A. (2012). Wilayah Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara Dalam Perspektif Hukum Internasional. *Jurnal Hukum Internasional MMH, Jilid 41 No. 2, 278-287.*

Risdiarto, D. (2017). Penyidik Tni Angkatan Udara Dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal (Air Force Investigators In The Event Of A Violation Of

- Indonesia's Airspace Jurisdiction By Unscheduled Foreign Aircraft). *Jurnal Legislasi Indonesia Vol. 14 No. 01 Maret 2017* , 77 - 90.
- Sefriani. (2015). Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia. Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum No. 4 Vol. 22 Oktober 2015*, 538 – 565.
- Setiani, B. (2017). Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Asing. *Jurnal Konstitusi, Volume 14, Nomor 3*, 490-510.
- Setiawan, D. (2011). Dampak Alki Terhadap Ruang Udara Nasional Dan Konsepsi Penegakkan Hukum Diatas Alki Ditinjau Dari Konvensi Dan Perjanjian Internasional Serta Peran Tni Au Dalam Menjaga Yurisdiksi Wilayah Udara Nasional. *Artikel blake-aero*.
- Wibowo, D. A. (2014). Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia Oleh Pesawat Sipil Asing. *Jurnal Ilmiah*, 1-18.
- Widarto, B. (2014). *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*. Jakarta: STHM Press.
- Wiradipradja, E. S. (2009). Wilayah Udara Negara (*State Air Territory*) Ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia. *Jurnal Hukum Internasional*, 495-503.
- Wiradipradja, E. S. (2009). Wilayah Udara Negara Ditinjau dari Segi Hukum Internasional. *Indonesia Journal of International Law Vol. 6 No. 4*, 498-499.

Wiradipradja, E. S. (2014). The Indonesian Sovereignty over Airspace and Its Urgency for National Economic Development. *Makalah 50 Years Air and Space Law Studie.*

C. PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Nasional

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi Hukum Laut (UNCLOS 1982)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Undang-Undang RI Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara

Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

Undang-Undang RI Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

Konvensi Chicago 1944

D. INTERNET

- Damayanti, D. (2015). *BAB II Tinjauan Pustaka*. Retrieved 07 16, 2020, from BAB II Tinjauan Pustaka 2.1 Definisi Tinjauan Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia: <http://eprints.polsri.ac.id>
- Hasanah, S. (2018, 05 09). *Arti Landasan Filosofis, Sosiologis, dan Yuridis*. Retrieved 01 17, 2020, from Hukumonline: <https://m.hukumonline.com>
- Jogloabang. (2018, 10 03). *PP No. 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia*. Retrieved 01 17, 2020, from www.jogloabang.com: <https://www.jogloabang.com/pustaka/pp-4-2018-pengamanan-wilayah-udara-republik-indonesia>