

Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing

State Sovereignty over the Airspace Concept and Enforcement Efforts of Sovereignty Violations by Foreign Aircraft

Baiq Setiani

Fakultas Hukum Universitas Azzahra
Jl. Jatinegara Barat No. 144, Kampung Melayu, Jakarta Timur
E-mail: baiqsetiani@yahoo.com

Naskah diterima: 22/11/2016 revisi: 14/03/2017 disetujui: 04/05/2017

Abstrak

Pengakuan dunia internasional akan wilayah udara sebagai bagian dari kedaulatan negara memberikan legitimasi yang kuat bagi Indonesia sebagai suatu negara yang luas. Namun kondisi ini dapat berubah manakala Indonesia tidak mampu menguasai wilayah kedirgantaraannya sebagai penopang ekonomi dan pertahanan nasional. Ditambah dengan masalah pelanggaran batas kedaulatan yang sering dilakukan oleh pesawat militer negara asing. Penelitian ini dilakukan dengan mengidentifikasi tiga permasalahan, yaitu (1) bagaimana konsep kedaulatan negara di ruang udara menurut hukum internasional dan peraturan perundangan nasional, (2) apa saja bentuk pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara nasional, dan (3) bagaimana upaya penegakan atas pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara nasional dalam menjaga pertahanan negara. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), serta pendekatan perbandingan (*comparative approach*). Hasil penelitian menyimpulkan bahwa (1) baik hukum internasional dan peraturan

perundangan nasional telah mengukuhkan kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat penuh dan utuh (*complete and exclusive*), (2) sejumlah insiden pelanggaran izin masuk dan melintasnya pesawat-pesawat asing ke wilayah udara Indonesia, di mana kebanyakan dari pesawat asing tersebut adalah pesawat militer, dan (3) upaya penegakan atas pelanggaran kedaulatan di wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik kawasan udara nasional maupun asing.

Kata kunci: Kedaulatan Negara, Wilayah Udara, Pelanggaran.

Abstract

International recognition of airspace as part of state sovereignty gives strong legitimacy to Indonesia as a wide country. However, this condition can be changed when Indonesia can't control the airspace territory as a pillar of the economic and national defense. The problem increase with several sovereignty violations where that often perpetrated by military aircraft of foreign countries. This research was conducted by identifying three issues, those are (1) how does the concept of state sovereignty over the airspace according to international law and national legislation, (2) what kind of state sovereignty violation over the national airspace, and (3) how does the enforcement efforts on state sovereignty violations in the national airspace maintaining the country's defense. The method of this research used normative legal research with statute approach, conceptual approach, and comparative approach. This research concluded (1) both the international law and national legislation have confirmed the country's sovereignty over the airspace are complete and exclusive, (2) number of incidents of breach entry and passage of the foreign aircrafts to Indonesian airspace, which most of the foreign aircraft are military aircraft, and (3) the enforcement effort of sovereignty violations over the national airspace is law enforcement against sovereignty violations over the Republic of Indonesia airspace and the violation of prohibited airspace, both of national and foreign airspaces.

Keyword: State Sovereignty, Airspace, Violations.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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.¹ 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.² Hukum internasional hanya berlaku apabila diakui oleh negara yang berdaulat.³

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.⁴ Bagian wilayah yang pasti dimiliki semua negara adalah wilayah udara, bagaimanapun bentuk geografisnya.

Perbedaan kepemilikan negara atas wilayah udara ternyata tidak seperti kepemilikan wilayah lainnya (darat dan laut). Dalam wilayah darat dan laut, pemanfaatannya tidak begitu memerlukan perkembangan teknologi yang canggih, sementara kepemilikan wilayah udara sangat membutuhkan penguasaan teknologi kedirgantaraan yang mumpuni agar negara dapat menguasai wilayah udaranya dengan efektif. Wilayah udara kemudian memiliki nilai ekonomis dan strategis ketika negara-negara menemukan teknologi pesawat udara. Keuntungan ekonomi dan strategis pun dirasakan Indonesia ketika Indonesia mulai memanfaatkan teknologi kedirgantaraan untuk kebutuhan transportasi, pertahanan dan keamanan nasional.⁵ Namun kondisi ini dapat berubah manakala bangsa Indonesia tidak

¹ J.L. Briefly, *The Law of Nations*, New York: Oxford University Press, 1963, h. 7.

² Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, New York: Russel, 1961, h. 383.

³ *Ibid.*, h. 385.

⁴ E. Saefullah Wiradipradja, "Wilayah Udara Negara Ditinjau dari Segi Hukum Internasional", *Indonesia Journal of International Law* Vol. 6 No. 4, 2009, h. 498-499.

⁵ Yaddy Supriyadi, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara*, Jakarta: Fordik BPSDMP, 2015, h. 17-18.

mampu menguasai teknologi kedirgantaraan sebagai penopang ekonomi dan pertahanan nasional.⁶ Indonesia akan menjadi bangsa lemah dan konsumtif saja manakala kebutuhan teknologi kedirgantaraan dikuasai oleh negara-negara lain.

Setelah menyadari bahwa wilayah udara memiliki nilai ekonomis dan strategis, maka negara-negara mulai memikirkan instrumen hukum untuk melindungi kepentingannya sehingga lahirlah berbagai perjanjian internasional di bidang hukum udara. Dua perjanjian internasional yang melegitimasi kepemilikan negara atas ruang udara adalah Konvensi Paris 1919 dan konvensi Chicago 1944. Lahirnya dua perjanjian tersebut didasarkan atas teori kepemilikan ruang udara (*the air sovereignty theory*).

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.⁷

Sehubungan dengan hal tersebut, maka dapat dikatakan bahwa pada masa kini kedaulatan negara merupakan sisa dari kekuasaan yang dimiliki dalam batas-batas yang ditetapkan melalui hukum internasional. Melihat dari kenyataan di lapangan, akhir-akhir ini banyak pesawat asing yang melintas di wilayah udara Indonesia tanpa seizin menara pengawas yang ada di darat. Kebanyakan dari pesawat asing yang melintas tanpa izin tersebut adalah pesawat militer. Masalah ini sudah seringkali terjadi. Contohnya, ketegangan antara Indonesia-Australia lantaran banyaknya penerbangan gelap (*black flight*) dan penerbangan tanpa izin. Sempat pula terjadi ketegangan ketika pesawat-pesawat jet F-5 Tiger TNI-AU “mengusir” pesawat jet F-18 Hornet milik Angkatan Udara Australia yang dinilai telah memasuki wilayah udara Indonesia di atas Pulau Roti tanpa izin. Terakhir, masuknya pesawat militer Malaysia di perairan Ambalat yang juga diklaim sebagai wilayah kedaulatan Malaysia sejak belum terselesaikannya perundingan batas wilayah antara Indonesia-Malaysia.⁸

⁶ K. Martono, dkk, *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*, Jakarta: Gramata, 2011, h. 158.

⁷ Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara atas Ruang Udara*, Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972, h. 101.

⁸ <http://www.tvone.co.id/mobile/read.php?id=15225>, diakses pada 5 Juni 2009.

B. Perumusan Masalah

Penelitian ini mengidentifikasi tiga permasalahan dalam penelitian yang akan ditemukan jawabannya, yaitu:

1. Bagaimana konsep kedaulatan negara di ruang udara melalui hak penguasaan negara menurut hukum internasional dan peraturan perundangan nasional?
2. Apa saja bentuk pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara nasional?
3. Bagaimana upaya penegakan atas pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara nasional dalam menjaga pertahanan negara?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), serta pendekatan perbandingan (*comparative approach*).

PEMBAHASAN

A. Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara Menurut Hukum Internasional dan Peraturan Perundangan Nasional

1. Kedaulatan Negara di Ruang Udara Menurut Hukum Internasional

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 selengkapny 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.⁹

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.¹⁰

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.¹¹ Ruang udara suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Hanya dengan izin dari negara kolong terlebih dahulu, baik melalui

⁹ E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*, Bandung: PT. Alumni, 2014, h. 108.

¹⁰ E. Saefullah Wiradipradja, *Wilayah Udara Negara...*, *op.cit.*, h. 499.

¹¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara...*, *op.cit.*, h. 98.

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.¹²

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

Dari prinsip kedaulatan negara di wilayah udara sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 di atas, terdapat dua hal penting untuk dilakukan pembahasan dan pemahaman, yaitu (1) penuh dan utuh (*complete and exclusive*), dan (2) ruang atau wilayah udara (*airspace*).

Pada prinsipnya, setiap negara di dalam wilayah kedaulatannya mempunyai hak untuk menjalankan, memaksakan serta menyelesaikan perkara-perkara yang terjadi atas orang, benda, dan berbagai permasalahan lainnya berdasarkan peraturan perundangan nasionalnya. Namun kekuasaan tersebut tidaklah begitu absolut sehingga tidak dapat begitu saja mengesampingkan kepentingan negara-negara lain. Oleh karena itu, kedaulatan yang penuh dan utuh tersebut juga harus menghormati ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam hukum internasional. Sebagai contoh, "bagaimana mengambil tindakan koreksi atas pelanggaran wilayah udara?". Dalam hal ini, harus memperhatikan ketentuan hukum internasional khususnya *Attachment* dari Annex 2 tentang *Rule of Air*. Dalam annex ini dikenal adanya asas pertimbangan dasar kemanusiaan (*elementary considerations of humanity*) di mana secara tegas telah dinyatakan sebagai asas yang melandasi tindakan-tindakan negara dalam menghadapi pelanggaran wilayah udaranya oleh pesawat udara sipil asing. Yang menarik di dalam Annex ini, terdapat ketentuan mengenai hukum yang harus tetap berlaku dimanapun pesawat udara terbang dan tidak boleh ada konflik

¹² E. Saefullah Wiradipradja, "the Indonesian Sovereignty over Airspace and Its Urgency for National Economic Development", *Makalah disampaikan dalam 50 Years Air and Space Law Studies*, Universitas Padjadjaran, Luxton Hotel, Bandung, 5-6 November 2014.

dengan ketentuan dari negara lain, yang disebutkan sebagai berikut *“the rules of air shall apply to aircraft bearing the nationality and registration marks of a contracting state, wherever they may be, to the extent that they do not conflict with the rules published by the state having jurisdiction over the territory overflown”*.

Mengenai batas wilayah udara, tidak disebutkan baik di dalam Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Chicago 1944.

2. Kedaulatan Negara di Ruang Udara Menurut Peraturan Perundangan Nasional

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.

a. Kedaulatan Negara di Wilayah Udara dalam Konstitusi

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.¹³ 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).

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.¹⁴

¹³ Jimly Ashiddiqie, *Pengantar Hukum Tata Negara Jilid I*, Jakarta: Konstitusi Press, 2004, h. 76.

¹⁴ Mochtar Kusumaatmadja, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut 1982*, Bandung: PT. Alumni, 2003, h. 1.

Dalam konsep wawasan nusantara, sebenarnya mengukuhkan kedaulatan negara atas wilayah laut dan udara di atasnya di mana negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif.

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.¹⁵

b. Pengaturan Kedaulatan Negara di Ruang Udara dalam Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

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

¹⁵ E. Saefullah Wiradipradja, *Wilayah Udara Negara...*, *Op.Cit.*, h. 496.

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”. Sedangkan 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”.

c. Pengaturan Kedaulatan Negara dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Sebelum diundangkannya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengaturan tentang penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 dan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992.

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

Berbeda dengan Undang-Undang No. 83 Tahun 1958, pada Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 mengatur secara khusus kedaulatan negara

di wilayah udara dalam satu bab khusus. Dalam Pasal 4 menyebutkan bahwa “Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah ruang udara Republik Indonesia”. Prinsip kedaulatan negara yang bersifat *complete and exclusive* yang ada dalam Konvensi Chicago 1944 diterapkan dalam undang-undang ini dengan mengartikan *complete and exclusive* dengan istilah penuh dan utuh.

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

Selanjutnya, terkait kedaulatan negara di ruang udara dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 diatur secara khusus dalam Pasal 5 yang menyatakan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia”. Sepintas ketentuan pasal ini mirip dengan ketentuan Pasal 4 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992, namun bila ditilik lebih jauh ternyata ada sedikit perbedaan dalam penggunaan istilah “utuh” dengan “eksklusif”. Sayangnya tidak adanya penjelasan dalam undang-undang ini tentang perubahan istilah tersebut.

Sebagai implementasi kedaulatan negara di ruang udara, pemerintah menurut Pasal 6 undang-undang ini berperan melaksanakan kedaulatan negara dalam bentuk wewenang dan tanggung jawab terkait pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Bentuk kedaulatan negara di bidang pertahanan dan keamanan negara dilakukan melalui *pertama*, kewenangan pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas, dan *kedua*, pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang. Larangan tersebut harus bersifat permanen dan menyeluruh.

Menanggapi masalah ini, walaupun penulis melihat ketiadaan pengaturan ruang udara yang jelas tidak berdampak pada tidak diakuinya wilayah udara sebagai wilayah negara yang berdaulat karena dasarnya telah ada dalam hukum internasional, tetapi penting untuk segera dibuat

undang-undang khusus yang mengatur tentang wilayah udara negara. Hal tersebut sangat diperlukan dalam upaya penegakan kedaulatan dan keamanan negara di wilayah udara yang didelegasikan pengelolaannya. Diharapkan dalam undang-undang khusus tersebut dapat memuat ketentuan-ketentuan tentang:

- 1) Batas-batas wilayah kedaulatan negara di ruang udara;
- 2) Penentuan wilayah udara di atas ALKI;
- 3) Wewenang dan tanggung jawab terhadap wilayah udara;
- 4) Pertahanan udara;
- 5) Operasi-operasi udara yang harus dilaksanakan;
- 6) Koordinasi antara pertahanan udara dan penerbangan sipil;
- 7) Ketentuan tentang penyidik apabila terjadi pelanggaran di wilayah udara.

B. Bentuk Pelanggaran Kedaulatan Negara di Ruang Udara Nasional

Pelanggaran wilayah udara (*aerial intrusion*) adalah suatu keadaan di mana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki itu. Kata kunci disini adalah “*tanpa izin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki*”.¹⁶ Kata-kata ini mengandung implikasi hukum bahwa pada dasarnya wilayah udara suatu negara adalah tertutup bagi pesawat-pesawat negara lain (*the air is closed*), bukan bebas terbuka (*the air is free*). Konsep *the air is closed* dilandasi secara kuat oleh alasan pertimbangan keamanan negara. Hal tersebut didorong oleh adanya kesadaran negara-negara akan sifat khusus dari potensi penggunaan pesawat udara sebagai alat utama sistem senjata teknologi.¹⁷

Dari reportase Republika tanggal 13 Nopember 2014, pelanggaran atas wilayah Indonesia tercatat pertama kali terjadi pada tanggal 2 Juli 2003 ketika lima pesawat militer F-18 Hornet milik Amerika Serikat melintasi pulau Bawean tanpa izin. Pesawat tempur TNI-AU kita lalu mengejar dan memperingatkan mereka hingga pergi keluar dari udara Indonesia. Sembilan tahun kemudian, pada bulan Juni 2011 pesawat angkut C17 Globe Master pernah masuk ke wilayah Indonesia tanpa izin. Pesawat angkut raksasa itu masuk lewat Pekanbaru, Riau. Pesawat dihalau keluar hingga ke Morotai. Kemudian pada tanggal 29 November 2012, pesawat sipil yang berisi wakil Perdana Menteri Papua Nugini dikawal ketat oleh pesawat militer TNI-AU selama 37 menit karena melintas tanpa izin. Namun, tidak

¹⁶ Yasidi Hambali, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Jakarta: Pradnya Paramita, 1994, h. 21.

¹⁷ *Ibid.*

ada aksi menurunkan secara paksa dan pesawat itu dibiarkan terbang kembali. Pada tahun yang sama, tepatnya tanggal 30 September 2012 Pilot Cessna 208 berkebangsaan Amerika Serikat, Michael A. Byod, melintas tanpa izin di wilayah udara Indonesia, kemudian dipaksa untuk mendarat di bandara Sepinggang Balikpapan, Kalimantan Timur.

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

Dengan memperhatikan dan mempelajari sejumlah insiden pelanggaran izin masuk dan melintasnya pesawat-pesawat asing ke wilayah udara Indonesia, di mana kebanyakan dari pesawat asing tersebut adalah pesawat militer, maka dapat diidentifikasi bahwa masalahnya bermuara kepada tiga hal, yaitu :¹⁸

1. Pesawat negara-negara tetangga sering kali melanggar wilayah udara Indonesia dengan mendalilkan atau mendasarkan bahwa yang melanggar bukan pilot yang mengemudikannya, tetapi operator pesawat dari maskapai yang bersangkutan dalam kedudukannya sebagai pemilik pesawat tersebut. Hal ini dikarenakan pilot hanya menjalankan perintah untuk mengemudikan pesawat. Konsekuensi dari masalah ini berakibat kepada sulitnya menjatuhkan sanksi kepada personal, karena pihak operatornya adalah badan hukum asing yang berada di luar yurisdiksi dan wilayah teritorial Indonesia.
2. Sanksi denda yang terlalu kecil yaitu sebesar Rp 60 juta terhadap pelanggaran atas wilayah udara di Indonesia oleh pesawat asing, meskipun ancaman hukuman pada Pasal 414 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 sesungguhnya cukup tinggi. Pasal tersebut berbunyi bahwa "Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara RI tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) undang-undang ini dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling

¹⁸ Agus Riyanto, "Mengakhiri Dualisme dalam Menjaga dan Menangani Wilayah Udara Indonesia", *Makalah disampaikan dalam 5th Dies Natalis Business Law*, Jakarta: Universitas Bina Nusantara, 2015.

banyak Rp 2 miliar rupiah". Artinya, yang terjadi di lapangan adalah sanksi denda yang tidak maksimal di dalam menjatuhkan hukumannya. Sementara itu, biaya operasional pesawat Sukhoi yang harus dikeluarkan TNI-AU dalam rangka melakukan pengejaran pesawat asing menghabiskan anggaran US\$ 20 ribu atau sekitar Rp 240 juta per jam. Sehingga terjadi ketidakseimbangan biaya antara biaya pengejaran yang dilakukan oleh TNI-AU dengan sanksi denda yang dikenakan oleh Kementerian Perhubungan.

3. Kewenangan penyidikan untuk penanganan perkara pelanggaran izin pesawat terbang asing yang melintasi wilayah Indonesia adalah Penyidik PNS dari Kementerian Perhubungan sesuai dengan Pasal 399 dan 400 dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Ketentuan ini mempersulit di dalam penanganannya, karena TNI-AU yang melakukan pengejaran, sementara hukumannya diberikan oleh Kementerian Perhubungan. Hal ini menandakan adanya dualisme dalam penanganannya, sehingga terbuka perbedaan dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan.

Menurut penulis, dalam menghadapi masalah-masalah tersebut sudah seharusnya dilakukan perubahan dalam hal penanganannya. Dualisme penanganan pelanggaran haruslah diakhiri dengan memberikan kepercayaan penuh kepada TNI-AU dari mulai perizinan, penanganan kasus, hingga kepada penjatuhan sanksi terhadap pihak pesawat asing yang masuk tanpa izin. Hal ini didasari kepada pemikiran bahwa memang TNI-AU yang selama ini aktif menangani pelanggaran wilayah udara. Artinya, TNI-AU tahu banyak bagaimana menghadapi dan menyelesaikannya. Untuk itu, Kementerian Perhubungan sebaiknya berbesar hati untuk menyerahkan kewenangannya kepada TNI-AU. Hal ini dilatarbelakangi luasnya wilayah udara Indonesia dan terbatasnya alat-alat radar pendeteksi pelanggaran, sehingga sangat rentan wilayah udara Indonesia untuk dimasuki oleh pesawat asing. Sudah waktunya (dan seharusnya) TNI-AU diberikan wewenang khusus untuk dapat melakukan penyidikan dan juga penghukumannya terhadap tindak pidana yang sifatnya kejahatan (termasuk juga pesawat melintasi wilayah udara tanpa izin) terhadap pertahanan dan keamanan nasional demi dan untuk menjaga kewibawaan dan kedaulatan Indonesia di wilayah udara.

C. Upaya Penegakan atas Pelanggaran Kedaulatan Negara di Ruang Udara Nasional dalam Menjaga Pertahanan Negara

Upaya penegakan atas pelanggaran kedaulatan di wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik kawasan udara nasional maupun asing, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 2 ayat (2) Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Kawasan udara terlarang terdiri atas kawasan udara terlarang yang larangannya bersifat tetap (*prohibited area*) dan kawasan udara bersifat terbatas. Selain itu, terdapat pula pelarangan lain, yaitu perekaman dari udara menggunakan pesawat udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara.

Dalam rangka menyelenggarakan kedaulatan negara atas wilayah udara nasional, pemerintah mempunyai wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, serta keselamatan penerbangan. Sesuai dengan Pasal 66 ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 disebutkan bahwa untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan, ditetapkan kawasan udara terlarang (*prohibited area*), kawasan udara terbatas (*restricted area*) dan kawasan udara berbahaya (*danger area*).

Yang dimaksud dengan kawasan udara terlarang adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, di mana pesawat udara dilarang terbang melalui ruang udara tersebut karena pertimbangan pertahanan dan keamanan negara, serta keselamatan penerbangan. Sedangkan kawasan udara terbatas adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, karena pertimbangan pertahanan dan keamanan atau keselamatan penerbangan atau kepentingan umum, berlaku pembatasan penerbangan bagi pesawat udara yang melalui ruang udara tersebut. Selanjutnya, kawasan udara berbahaya adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, yang sewaktu-waktu terjadi aktivitas yang membahayakan penerbangan pesawat udara.

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. Penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara dan/atau kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud di atas dilakukan dengan suatu

operasi pertahanan udara oleh TNI-AU.¹⁹ Berdasarkan *Aeronautical Information Publication* (AIP) Indonesia, ditetapkan bahwa area yang menjadi area udara terlarang hanya WRP 23 Balikpapan.

Namun demikian, pada kenyataannya ruang udara nasional diatur oleh aturan-aturan internasional yang tidak sesuai dengan kehendak kita sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*). Konvensi PBB tentang Hukum Laut Tahun 1982 pada Pasal 53 diatur bahwa negara kepulauan seperti Indonesia dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya. Semua kapal dan pesawat udara dapat menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan. Dari ketentuan konvensi tersebut terlihat bahwa ruang udara nasional dipecah-pecah dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I, ALKI II dan ALKI III dan tanggung jawabnya dibagi-bagi, sehingga ruang udara yang dipecah-pecah tersebut tidak dapat dikendalikan. Sementara itu, negara maju seperti Amerika Serikat pada kenyataannya belum meratifikasi Konvensi Hukum Laut Tahun 1982 (UNCLOS 1982), padahal negara lain sudah banyak yang meratifikasi, sehingga bila Amerika Serikat melintas perairan dan wilayah udara nasional Indonesia masih berpedoman kepada aturan-aturan yang lama, seperti *Traditional Route for Navigation*. Hal ini sering membuat terjadinya benturan di mana berdasarkan aturan lama tersebut, pesawat-pesawat Amerika Serikat melintas di atas rute tradisional yang mereka anggap sah dengan alasan bahwa Amerika Serikat belum meratifikasi UNCLOS 1982.

Oleh karena itu, untuk kepentingan pertahanan dan keamanan, diperlukan peningkatan status beberapa area udara dari *restricted area* menjadi *prohibited area*, sebagai contoh WRR 1 Madiun dan WRR 11 Malang seharusnya ditingkatkan menjadi *prohibited area*.

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

Sesuai dengan Pasal 10 Undang-Undang No. 34 Tahun 2004 tentang TNI, ditentukan bahwa TNI-AU bertugas antara lain :

- a) Melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan;
- b) Menegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;

¹⁹ Markas Besar TNI-AU, *Doktrin TNI-AU Swa Bhuwana Paksa*, Jakarta: tanpa penerbit, 2004, h. 26.

- c) Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara, dan
- d) Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, TNI-AU diberi wewenang dan tanggung jawab dalam penegakan kedaulatan dan hukum terhadap pelanggaran di wilayah udara, termasuk kawasan udara terlarang, terbatas dan daerah berbahaya sesuai dengan tugas pokoknya. Untuk mengimplementasikan pelaksanaan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional tersebut, maka dibutuhkan peran Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas). Karena Kohanudnas memiliki kemampuan deteksi, identifikasi dan penindakan terhadap seluruh wahana udara yang melakukan pelanggaran terhadap wilayah udara Republik Indonesia. Sementara itu, dalam melaksanakan tugas tersebut, Kohanudnas melaksanakan Operasi Pertahanan Udara, baik aktif maupun pasif.²⁰

Hakekat Operasi Pertahanan Udara adalah merupakan kegiatan sebagai upaya mempertahankan kedaulatan wilayah nasional terhadap setiap ancaman yang menggunakan media udara. Kegiatan tersebut pada dasarnya dilakukan secara terpadu yang melibatkan unsur-unsur TNI maupun Sipil yang mempunyai kemampuan Hanud. Karena itu, wujud ancaman udara yang dapat muncul setiap saat mengharuskan Kohanudnas melaksanakan Operasi Pertahanan Udara secara terus menerus agar setiap ancaman yang menggunakan media udara dapat diteksi dan diantisipasi sedini mungkin. Adapun kegiatan Operasi Hanud dilaksanakan pada masa damai dan perang, di mana ancaman udara yang dihadapi akan berpengaruh terhadap penggunaan kekuatan dan pelaksanaan Kodal.

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

- a) Deteksi : merupakan proses pengawasan terhadap sasaran udara secara elektronik maupun visual. Proses tersebut dimaksudkan untuk mengetahui secara pasti situasi udara yang terjadi pada saat itu. Dengan mengetahui data sasaran udara, dapat ditentukan lintasan, arah dan kecepatannya untuk selanjutnya dapat ditentukan sasaran tersebut merupakan ancaman udara atau bukan. Diteksi dapat dilaksanakan dengan cara elektronik dan visual.

²⁰ Markas Besar TNI-AU, *Buku Petunjuk Pelaksanaan OPSGAB tentang Operasi Hanud Nasional*, Jakarta: tanpa penerbit, 2003, h. 19.

- b) Identifikasi : merupakan proses penentuan klasifikasi setiap sasaran udara kawan, sasaran udara tidak dikenal atau sasaran udara musuh. Dari hasil analisa data sasaran udara dapat ditentukan karakternya dan selanjutnya dapat ditentukan penggunaan Sistem Hanud yang tepat untuk mengatasi dan menanggulangi sasaran udara. Kegiatan identifikasi dapat dilakukan dengan cara elektronik, korelasi dan visual.
- c) Penindakan : merupakan tindak lanjut dari kegiatan identifikasi yang dilakukan oleh pesawat tempur sergap untuk membayang-bayangi (*shadowing*), penghalauan (*intervention*), pemaksaan mendarat (*force down*) dan penghancuran (*destruction*). Selain itu, oleh rudal jarak sedang untuk penghancuran terhadap sasaran udara yang masuk daerah pertahanan rudal, dan Meriam Hanud/Rudaltis untuk penghancuran terhadap setiap sasaran udara yang masuk daerah pertahanan.

Sedangkan Operasi Pertahanan Udara Pasif, meliputi kegiatan berupa :

- a) Pemberitaan Bahaya Udara, bertujuan untuk pengamanan personel dan fasilitas terhadap serangan udara dan peningkatan kesiapan seluruh unit dalam menghadapi serangan udara. Hal ini dilaksanakan oleh unsur Hanud Pasif berdasarkan informasi dari Posekhanudnas.
- b) Penanggulangan Akibat Serangan Udara, upaya ini dilakukan untuk tindakan pengamanan daerah serangan udara, penyelamatan korban manusia dan mencegah timbulnya bahaya baru sebagai akibat serangan udara.

Dengan demikian, Operasi Pertahanan Udara pada hakekatnya merupakan upaya untuk mempertahankan kedaulatan wilayah udara nasional terhadap setiap ancaman udara. Upaya tersebut dilakukan secara terpadu dengan melibatkan unsur TNI maupun Sipil yang berkemampuan Hanud dengan asas-asas operasi Hanud yang memiliki sasaran keunggulan udara dan tegaknya hukum di wilayah udara nasional. Namun demikian, pelaksanaan penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional memiliki karakteristik khusus, sehingga dibutuhkan peralatan, baik berupa Alutsista dan sistem, maupun pengawakan sumber daya manusia yang mempunyai kualifikasi khusus pula.

Dalam hal ini, Kohanudnas sesuai dengan tugas pokoknya, selama ini telah mampu melaksanakan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional dengan dukungan Alutsista, sistem dan sumber daya manusia yang ada. Oleh karena itu, untuk mendukung pelaksanaan tugas penegakan

kedaulatan dan hukum di ruang udara yang sangat luas di masa mendatang, dibutuhkan Alutsista dalam jumlah dan kemampuan yang memadai untuk setiap pelaksanaan Operasi Hanud. Disamping itu, dengan memperhatikan kondisi dan kemampuan TNI Angkatan Udara, seharusnya Kohanudnas diberi wewenang khusus untuk melakukan penyidikan terhadap beberapa tindak pidana yang sifatnya merupakan kejahatan terhadap pertahanan dan keamanan di ruang udara (*defence crime*), serta penyidikan terhadap pelanggaran hak terbang di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).²¹

2. Pembentukan *Air Defense Identification Zone*

Upaya lain yang dilakukan oleh Indonesia dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara adalah dengan membentuk *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) dengan mempertimbangkan sistem dan kemampuan unsur-unsur pertahanan udara. ADIZ adalah suatu ruang udara tertentu yang didalamnya pesawat harus memberikan identifikasi sebelum memasuki wilayah udara yang dimaksud. Dasar hukum pendirian ADIZ adalah praktek internasional yang telah menjadi kebiasaan internasional.²²

Dalam upaya mewujudkan keseimbangan antara kepentingan kesejahteraan nasional dengan pertahanan negara di wilayah kedaulatan atas ruang udara, adalah dengan membangun, membina, dan memperkuat sumber daya dan kekuatan tangkal yang mampu meniadakan setiap ancaman dan/ atau pelanggaran hukum di ruang udara, baik yang datang dari luar maupun dalam negeri.

KESIMPULAN

Dari paparan pembahasan di atas, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Hukum internasional melalui Konvensi Chicago 1944 telah mengukuhkan kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat complete and exclusive yang kemudian dikukuhkan melalui adanya hak negara untuk melarang pesawat udara asing memasuki wilayah udara negara kolong tanpa mendapat izin terlebih dahulu melalui perjanjian bilateral dan multilateral. Sedangkan dalam hukum nasional, meski telah diatur dalam undang-undang penerbangan, tetapi

²¹ Puspen TNI, 2006, *Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Ruang Udara Nasional* (online), <http://www.tni.mil.id/view-3001-penegakan-kedaulatan-dan-hukum-di-ruang-udara-nasional.html>, pada 7 September 2014.

²² Markas Besar TNI-AU, *Buku Panduan Perwira Hukum TNI-AU*, Jakarta: Tanpa penerbit, 2000, h. 8.

ketiadaan pengaturan ruang udara yang jelas terhadap diakuinya wilayah udara sebagai wilayah negara yang berdaulat, dirasakan penting untuk segera dibuat undang-undang khusus yang mengatur tentang wilayah udara negara.

2. Dengan memperhatikan dan mempelajari sejumlah insiden pelanggaran izin masuk dan melintasnya pesawat-pesawat asing ke wilayah udara Indonesia, di mana kebanyakan dari pesawat asing tersebut adalah pesawat militer, maka dapat diidentifikasi bahwa masalahnya bermuara kepada tiga hal, yaitu (a) sulitnya penjatuhan sanksi kepada personal (pilot), karena pihak operatornya adalah badan hukum asing yang berada di luar yurisdiksi dan wilayah teritorial Indonesia, (b) sanksi denda yang terlalu kecil yang mengakibatkan terjadinya ketidakseimbangan biaya antara biaya pengejaran yang dilakukan oleh TNI-AU dengan sanksi denda yang dikenakan oleh Kementerian Perhubungan, dan (c) adanya dualisme dalam penanganan perkara pelanggaran izin terbang pesawat asing, sehingga terbuka perbedaan dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan.
3. Upaya penegakan atas pelanggaran kedaulatan di wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik kawasan udara nasional maupun asing, sebagaimana ditetapkan dalam pasal 2 ayat (2) Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Namun, pada kenyataannya ruang udara nasional diatur oleh aturan-aturan internasional yang tidak sesuai dengan kehendak Indonesia sebagai negara kepulauan, di mana sering terjadi benturan aturan antara Indonesia yang sudah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan negara-negara lain yang belum meratifikasi konvensi tersebut, seperti Amerika Serikat.

Penulis menyarankan agar pemerintah secepatnya membuat undang-undang khusus yang mengatur secara tegas tentang wilayah udara negara Indonesia. Hal tersebut sangat diperlukan dalam upaya penegakan kedaulatan dan keamanan negara di wilayah udara. Selain itu, peranan pemerintah dalam menciptakan peraturan perundang-undangan yang menjamin adanya kepastian hukum dan reformasi birokrasi di bidang penerbangan melalui penegakan hukum yang konsisten, dapat meningkatkan daya saing dunia penerbangan nasional dalam menghadapi *open sky policy*.

DAFTAR PUSTAKA

Buku, Jurnal, dan Makalah

- Agus Riyanto, 2015, "Mengakhiri Dualisme dalam Menjaga dan Menangani Wilayah Udara Indonesia", *Makalah disampaikan dalam 5th Dies Natalis Business Law*, Jakarta: Universitas Bina Nusantara.
- E. Saefullah Wiradipradja, 2009, "Wilayah Udara Negara Ditinjau dari Segi Hukum Internasional", *Indonesia Journal of International Law* Volume 6 No. 4, h. 495-503.
- E. Saefullah Wiradipradja, 2014, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*, Bandung: PT. Alumni.
- E. Saefullah Wiradipradja, 2014, *the Indonesian Sovereignty over Airspace and Its Urgency for National Economic Development*, Makalah disampaikan dalam 50 Years Air and Space Law Studies Universitas Padjadjaran, Luxton Hotel, Bandung, 5-6 November.
- Hans Kelsen, 1961, *General Theory of Law and State*, New York: Russel.
- J.L. Briefly, 1963, *The Law of Nations*, New York: Oxford University Press.
- Jimly Ashiddiqie, 2004, *Pengantar Hukum Tata Negara Jilid I*, Jakarta: Konstitusi Press.
- K. Martono, dkk, 2011, *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*, Jakarta: Gramata.
- Markas Besar TNI-AU, 2000, *Buku Panduan Perwira Hukum TNI-AU*, Jakarta: Tanpa penerbit.
- Markas Besar TNI-AU, 2003, *Buku Petunjuk Pelaksanaan OPSGAB tentang Operasi Hanud Nasional*, Jakarta: Tanpa penerbit.
- Markas Besar TNI-AU, 2004, *Doktrin TNI-AU Swa Bhuwana Paksa*, Jakarta: Tanpa penerbit.
- Mochtar Kusumaatmadja, 2003, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut 1982*, Bandung: PT. Alumni.
- Priyatna Abdurrasyid, 1972, *Kedaulatan Negara atas Ruang Udara*, Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa.

Yaddy Supriyadi, 2015, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara*, Jakarta: Fordik BPSDMP.

Yasidi Hambali, 1994, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Jakarta: Pradnya Paramita.

Peraturan Perundangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Konvensi

Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation (Konvensi Paris 1919)

Convention on International Civil Aviation (Konvensi Chicago 1944)

Annex 2 Konvensi Chicago 1944 tentang *Rule of Air*

Internet

<http://www.tvone.co.id/mobile/read.php?id=15225>, diakses pada 5 Juni 2009.

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