

BAB I

PENDAHULUAN

I. Latar Belakang

Kedaulatan negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Sebagaimana diketahui dalam suatu sistem 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.¹

Kedaulatan merupakan aspek penting yang menjadi pusat hukum yang menghubungkan dua sistem hukum nasional dan internasional. Kedaulatan memiliki kaitan erat dengan wilayah sebagai fundamental negara untuk

¹ Aflafa, M, “Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Oleh Pesawat Asing Di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional dan Nasional Indonesia”, *Skripsi*, 2021, hlm.1-91.

menjalankan otoritas hukumnya atas sebuah wilayah. Kedaulatan wilayah Indonesia secara fundamental terbagi atas tiga bagian sebagaimana di jelaskan dalam Pasal 1 UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Indonesia, yakni wilayah darat, wilayah laut, dan wilayah udara.²

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.³

Peraturan mengenai ruang udara memiliki peran dan fungsi untuk mengatur aktivitas yang terjadi pada ruang udara yang meliputi kegiatan penerbangan pesawat. Dunia penerbangan pada saat ini telah mengalami perubahan yang signifikan dan merupakan suatu unsur yang penting dalam mendukung kegiatan perpindahan atau transportasi manusia, kemajuan pembangunan, penyaluran barang dan jasa serta mendukung pengembangan

² Setiani, B. Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Asing. *Jurnal Konstitusi, Volume 14, Nomor 3*, 2017, h.492

³ Setiani, B. Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Asing. *Jurnal Konstitusi, Volume 14, Nomor 3*, 2017, h.491

wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih meningkatkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan negara republik indonesia yang lebih maju.

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.

Pada Jumat 15 Mei 2022 sekitar pukul 10.00 WIB, dilaporkan adanya sebuah pesawat sipil asing yang melintas tanpa izin di wilayah udara Batam, Kepulauan Riau dipaksa turun oleh pihak TNI AU di Lanud Hang Nadim, berdasarkan informasi pesawat sipil asing tidak terjadwal dengan tanda panggil VOR06 nomor registrasi G-DVOR tipe DA62 terbang dari Khucing ke Senai Malaysia untuk melaksanakan misi kalibrasi alat bantu navigasi pesawat. Pesawat tersebut di piloti oleh warga negara Inggris berinisial MJT dan TVB sebagai Copilot serta CMP sebagai kru. Dari hasil pemeriksaan pesawat tersebut memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin dan tidak memiliki kelengkapan dokumen penerbangan.⁴

⁴ <https://www.cnnindonesia.com/nasional/2022051422731-20-796745/masuk-ri-tanpa-izin-pesawat-asing-dipaksa-tni-au-turun-di-batam>. Diakses pada tanggal 24 juli 2023

Perairan Kepulauan Riau dan Natuna merupakan laut bebas pada tahun 1946 menurut hukum internasional dan belum termasuk dalam batas wilayah negara Indonesia. Akibatnya, lautan dan kepulauan Natuna tidak diakui sebagai milik Indonesia. Terakhir, *The International Civil Aviation Organization* (ICAO) menunjuk Singapura sebagai negara jajahan dari Inggris untuk mengawasi FIR di wilayah tersebut. Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna akhirnya masuk ke dalam wilayah Indonesia pada tahun 1982, berkat *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang diadopsi oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).

Berdasarkan pelanggaran yang terjadi, maka dibutuhkan peran negara dalam menangani masalah yang ada. Berbicara mengenai peran, maka dibutuhkan tugas atau kewajiban yang harus dijalankan. Maka peran yang dapat dilakukan negara untuk menanggulangi pelanggaran wilayah udara adalah dengan melakukan intersepsi atau penyergapan terhadap pesawat asing serta diminta untuk melakukan pendaratan. Negara memiliki hak untuk melakukan dan mengatur segala hal yang berhubungan dengan perlindungan negaranya sebagai bentuk mempertahankan diri dari serangan dari pesawat asing.

Oleh karena itu, negara boleh melakukan intersepsi sebagai bentuk perlindungan wilayahnya jika kedaulatan udaranya dilanggar. Sebagaimana yang diatur di dalam Pasal 32 Ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 pelaksanaan intersepsi melibatkan koordinasi antara personel pemandu lalu lintas penerbangan dengan TNI dalam pemberian informasi kepada pesawat udara yang Dalam tersebut tentunya harus memperhatikan

keselamatan penumpang serta pesawat udara yang diintersepsi wajib mengikuti semua kewajiban yang diberikan. Pada umumnya pesawat tempur akan melakukan interspesi pada pesawat asing yang masuk ke wilayah suatu negara tanpa izin dan meminta mendarat di bandara terdekat. Sedangkan untuk pelaksanaan tindakan, jika pesawat asing melakukan pelanggaran maka yang akan dilakukan ialah pemaksaan pendaratan oleh TNI atau tindakan secara visual

Selain intersespsi sebenarnya terdapat beberapa tindakan yang perlu dilakukan negara atau aparaturnya yang berwenang ketika pesawat asing memasuki wilayah udara Indonesia antara lain:

1. *Shadowing*

Shadowing ini merupakan tindakan yang dilakukan oleh pesawat tempur TNI kepada pesawat yang sekiranya akan melanggar kedaulatan wilayah Indonesia.

2. *Intervention*

Intervention atau penghalauan merupakan tindakan yang dilakukan ketika pesawat udara melanggar wilayah penerbangan wilayah udara nasional (Indonesia) sebagaimana yang ditentukan oleh ADIZ.

3. *Force down*

Force down atau pemaksaan pendaratan adalah tindakan yang dilakukan kepada setiap pesawat udara yang melakukan pelanggaran serta bermaksud melakukan tindakantindakan yang tidak bersahabat di wilayah udara nasional (Indonesia).

4. *Destruction*

Destruction atau penghancuran merupakan tindakan yang dilakukan oleh pesawat tempur kepada setiap pesawat yang melanggar wilayah kedaulatan udara dan tidak menuruti peringatan serta mengancam keselamatan penumpang.⁵

Berbeda halnya untuk pesawat udara sipil asing yang melawan hukum atau dikuasai oleh teroris yang mengancam keselamatan negara maka akan dilakukan tindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan untuk pesawat udara negara asing yang terbang dengan tidak memiliki izin diplomatik (*Diplomatic Clearance*) dan izin keamanan (*Security Clearance*), menurut aturan ini, TNI akan melakukan tindakan pendaratan secara terpaksa dan tindakan penghalauan. Pesawat udara yang dipaksa mendarat oleh pesawat TNI akan dilakukan penyelidikan berupa pemeriksaan dokumen, pemeriksaan pesawat serta pemeriksaan awak pesawat dan penumpang. Pelanggaran yang dilakukan tentunya akan diproses sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada dasarnya, setiap pesawat sipil yang ingin melewati ruang udara suatu negara harus mendapatkan izin dari otoritas penerbangan sipil negara tersebut. Izin ini diberikan untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan efisiensi lalu lintas udara. Setiap negara memiliki yuridiksi atas ruang udaranya, dan aturan serta regulasi untuk mengelola lalu lintas udara diatur oleh hukum nasional yang masing-masing negara dan perjanjian internasional yang relevan. Indonesia

⁵ Albab, U. Peran Negara dalam Menangani Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Terhadap Masuknya Pesawat Sipil Asing Tanpa Izin. *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 2022, h 1-11.

sendiri merupakan negara berdaulat yang memiliki hak dan kuasa penuh atas wilayahnya baik laut, udara, maupun darat.

Perbatasan wilayah negara adalah sebuah kawasan strategis sehingga peran penegak hukum baik aparat keamanan dan instansi-instansi pengelola perbatasan menjadi sangat penting. Dalam konteks hubungan internasional prinsip kedaulatan negara memiliki kekuasaan atas suatu wilayah (teritorial) serta hak-hak yang kemudian muncul dari penggunaan kekuasaan teritorial. Kedaulatan mengandung arti bahwa negara mempunyai hak kekuasaan penuh untuk melaksanakan hak teritorialnya dalam batas-batas wilayah negara yang bersangkutan. Prinsip kedaulatan sesuai yang tertera dalam Piagam PBB merupakan salah satu prinsip mendasar yang paling penting dan terutama di dalam kesamaan dan posisi hal antar negara di dunia, dan hal ini merupakan salah satu prinsip atau doktrin yang di sebut dengan *Jus Cogens* atau *Peremptory Norms* yakni: suatu norma yang diterima sebagai norma dasar hukum internasional dan diakui oleh masyarakat internasional secara keseluruhan sebagai suatu norma yang tidak boleh dilanggar.

Kondisi wilayah Indonesia yang luas tentunya berpotensi mengundang masalah pelanggaran wilayah udara Indonesia dengan menggunakan wahana udara, masalah pelanggaran wilayah udara Indonesia selain mengganggu keamanan nasional, masalah ini juga berpengaruh terhadap kedaulatan wilayah apabila ditinjau dari pertahanan negara.

Tugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan wilayah udara secara yuridiksi nasional yang diemban oleh TNI AU yang termuat dalam Undang-

undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang TNI, bukanlah pekerjaan mudah dalam luasnya wilayah udara nasional dengan keterbatasan sarana dan prasarana yang ada, sehingga membuat TNI AU harus bekerja keras dalam hal ini yang artinya TNI AU harus berupaya dalam melaksanakan tugasnya seoptimal mungkin.

Dalam pelaksanaan tugas tersebut pada hakikatnya merupakan implementasi dari amanat masyarakat dunia yang tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 Tentang Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dan untuk regulasi Indonesia termuat dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Dalam undang-undang No 1 Tahun 2009 Indonesia menganut prinsip kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah ruang udara diatas Indonesia yang artinya Indonesia mempunyai hak penuh untuk menggunakan ruang udaranya bagi kepentingan pertahanan dan keamanan nasional untuk terciptanya kondisi wilayah udara yang aman, bebas dari masalah atau ancaman melalui media udara termasuk dalam navigasi penerbangan yang dapat membahayakan kedaulatan negara serta melemahkan kewibawaan pemerintah.

Kurangnya penyidik khusus yang menangani persoalan kedaulatan negara di wilayah udara menjadi salah satu penyebab lemahnya penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran wilayah udara. Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kementerian Perhubungan (PPNS) saat ini memiliki kewenangan penyidikan. Sementara itu, Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) TNI AU hanya boleh menghentikan pesawat yang terbang di atas wilayah udara Indonesia. Karena hanya akan bertindak pada tataran penegakan hukum pidana biasa,

pengembangan kewenangan penegakan hukum tersebut dinilai berpotensi mengarah pada penyelesaian kasus-kasus pelanggaran wilayah udara.⁶

Kesenjangan peraturan dan peraturan pelaksana menyebabkan situasi ini. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan penegakan hukum terhadap pelanggar wilayah kedaulatan udara, tetapi bukan tindak pidana, karena yang diatur hanya pelanggaran kawasan terlarang dan terbatas. Artinya, pelanggaran hanya dianggap sebagai pelanggaran izin wilayah udara, bukan pelanggaran kedaulatan negara.⁷

ICAO mendelegasikan sebagian wilayah udara Indonesia di Kepulauan Riau dan Natuna karena delegasi Indonesia tidak dapat menghadiri pertemuan pada saat itu. Melihat wilayah sekitar Kepulauan Riau dan Natuna yang saat itu menjadi jalur lalu lintas udara yang ramai dari seluruh dunia dan Indonesia baru satu tahun merdeka, situasi dalam negeri masih labil karena berbagai kelemahan di berbagai sektor. Terkait pengaturan lalu lintas, kawasan di sekitar Kepulauan Riau dan Natuna merupakan jalur padat lalu lintas udara dari seluruh dunia. Baik dari segi sumber daya manusia maupun teknologi, lalu lintas udara merupakan tugas utama. Untuk menyelenggarakan FIR, suatu negara membutuhkan sumber daya manusia yang memadai serta infrastruktur yang berkembang dengan baik.

Kedaulatan wilayah udara suatu negara pada dasarnya dapat direpresentasikan oleh wilayah yang tercakup terhadap *Flight Information Region*

⁶Risdiarto, *Penyidik TNI Angkatan Udara dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*.h. 87

⁷ Risdiarto, *Penyidik TNI Angkatan Udara dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*. h.87

(FIR) yang dimiliki. Pengertian FIR sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 55 Tahun 2016 tentang Tata Navigasi Penerbangan Nasional adalah suatu daerah dengan dimensi tertentu di mana pelayanan informasi penerbangan (*Flight information service*) dan pelayanan kesiagaan (*Alerting service*) diberikan. Sedangkan, menurut Annex 11 Konvensi Chicago 1944, FIR merupakan sebuah rangkaian yang mengklasifikasikan ruang udara di dunia dan membagi fungsinya secara praktis menjadi *Air Traffic Control*, *Flight Information Services*, dan *Alerting Services*. Ketiga fungsi tersebut kemudian diakomodir ke dalam suatu layanan udara bernama *Air Traffic Services* yang berfungsi untuk mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara, menjaga lalu lintas udara, memberikan saran atau informasi agar penerbangan tetap aman dan efisien, serta memberikan kabar pada pihak berwenang apabila terdapat pesawat terbang yang memerlukan pertolongan.

Seiring dengan berjalannya waktu, pemerintah Indonesia semakin menyadari akan pentingnya pengambilalihan FIR sebagai langkah dalam memperoleh kedaulatan udara Indonesia secara penuh. Hal ini dicerminkan oleh keikutsertaan pemerintah Indonesia pada pertemuan *Regional Aviation Navigation* (RAN) kedua yang diadakan oleh ICAO pada tahun 1983 di Singapura. Berbeda dengan pertemuan sebelumnya, pada pertemuan kedua forum tersebut pemerintah Indonesia berusaha untuk memperoleh kembali pengelolaan FIR atas ruang udaranya terutama pada wilayah Kepulauan Natuna. Namun, permintaan tersebut ditolak dengan alasan yang sama, yakni adanya anggapan bahwa Indonesia belum memiliki kemampuan yang memadai untuk

mengoperasikan FIR tersebut. Tidak sampai situ saja, Indonesia kembali menyatakan keinginannya pada pertemuan RAN untuk ketiga kalinya pada tahun 1983 di Bangkok, tetapi hasil forum yang disepakati tetap tidak sesuai yang diharapkan. Salah satu penyebabnya ialah kurangnya partisipasi dari perwakilan Indonesia itu sendiri yang hanya dihadiri oleh pejabat operasional saja, sedangkan dari pihak Singapura menghadirkan ragam pejabat negaranya mulai dari Sekjen Kementerian Perhubungan, Jaksa Agung, sampai dengan Penasihat Hukum Laut Internasional. Meskipun demikian, forum akhirnya sepakat untuk memperbolehkan Indonesia dengan Singapura menyelesaikan permasalahan tersebut secara bilateral.

Mengenai pelanggaran terhadap batas wilayah udara, maka penentuan status hukum sangatlah diperlukan sebagai wujud dari pelaksanaan terkait pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat asing maupun pesawat sipil asing yang melintasi wilayah suatu negara tanpa izin. Perlu diketahui, pelanggaran batas wilayah udara yang dilakukan pesawat sipil tidak langsung menimbulkan *State Responsibility* (Tanggung Jawab Negara), apabila negara tidak terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam pelanggaran, tentunya sanksi tersebut menjadi tanggung jawab dari maskapai yang bersangkutan. Akibat dari pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat sipil akan berdampak pada negara dan akan menjadi tanggung jawab negara. Ruang udara sangat berharga bagi suatu negara, sehingga penguasaan dan pengelolaan ruang udara sangat berpengaruh, tidak hanya terhadap kedaulatan suatu negara, namun juga berdampak terhadap kemajuan, kesejahteraan, dan kemakmuran rakyat seluruhnya.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk meneliti masalah yang berkaitan dengan pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing dalam skripsi dengan judul: “ANALISA YURIDIS LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA DI RUANG UDARA BATAM TANPA IZIN DALAM PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL HUKUM INTERNASIONAL”.

II. Rumusan Masalah

1. Bagaimana status hukum lintasan pesawat sipil Malaysia tanpa izin diatas ruang udara batam berdasarkan hukum nasional dan hukum internasional?
2. Bagaimana upaya pertanggungjawaban yang dilakukan oleh Negara agar FIR (*Flight Information Region*) Kembali dikelola Indonesia?

III. Tujuan Penelitian

Berdasarkan penjabaran rumusan masalah di atas, maka tujuan penulisan penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis status hukum lintasan pesawat asing tanpa izin di atas ruang udara berdasarkan hukum nasional dan internasional.
2. Untuk menganalisis pertanggungjawaban hukum yang dilakukan pemerintah Indonesia dalam mengatasi lintasan pesawat asing tanpa izin.

IV. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian skripsi ini antara lain, sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Penulisan ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan menjadi sumber wawasan untuk pengembangan ilmu pengetahuan, secara khusus mengenai hukum yang mengatur batas lintas penerbangan pesawat asing di wilayah Negara Indonesia dalam perspektif hukum nasional dan internasional.

2. Manfaat Praktis

- A. Penelitian ini tentunya berperan sangat penting dalam memberikan kontribusi kepada pemerintah khususnya aparat hukum dalam Menyusun kebijakan untuk pembuatan peraturan perundang-undangan atau kebijakan lainya tentang pelanggaran lalu lintas penerbangan.
- B. Penelitian ini merupakan wadah bagi penulis untuk mengaplikasikan teori-teori yang telah dipelajari, selain untuk memenuhi persyaratan akademis untuk mendapatkan gelar sarjana hukum di Universitas Wijaya Kusuma Surabaya dan mendapatkan pemahaman yang lebih baik dari tantangan hukum khususnya hukum nasional dan internasional yang mengatur tentang lalu lintas dan batas wilayah penerbangan.
- C. Bagi masyarakat, walaupun tidak dimaksudkan untuk menghasilkan solusi praktis, hasil penulisan ini dapat saja digunakan sebagai tambahan informasi, baik bagi penulis yang hendak meneliti bidang kajian yang sama. Khususnya analisis yuridis lintas pesawat asing di wilayah indonesia dalam perspektif hukum nasional dan internasional.

V. Kerangka Konseptual

Untuk menganalisis rumusan masalah yang ada dalam penulisan ini, penulis menggunakan berbagai teori sebagai dasar bentuk pemikirannya, yaitu sebagai berikut:

1. Pengertian Analisis Yuridis

Analisis menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya). Pengertian analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu. Analisis dapat diartikan sebagai proses mencerna suatu masalah menjadi sederhana hingga dapat ditelaah dengan mudah. Analisis merupakan suatu kegiatan berfikir untuk menguraikan atau memecahkan suatu permasalahan dari unit menjadi unit terkecil. Dalam beberapa kegiatan seperti penelitian maupun penyelidikan sering kali melakukan analisis terlebih dahulu. Dengan tujuan menyederhanakan masalah yang ada serta mempermudah peneliti untuk menelaah permasalahan yang ada sesuai dengan fakta. Dengan analisis beberapa problem atau permasalahan dapat ditelaah lebih mendalam, dan juga dapat dicari penyelesaiannya secara lebih tepat. Menurut kamus hukum, kata “yuridis” berasal dari kata “*yuridisch*” yang berarti menurut hukum atau dari segi hukum. Yuridis diartikan sebagai menurut hukum atau yang ditetapkan

oleh undang-undang. Yuridis adalah semua hal yang berkaitan dengan hukum dan mempunyai sifat mengikat dan di akui oleh pemerintah serta harus di patuhi setiap orang dimana wilayah hukum tersebut berlaku. Berdasarkan dua pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa analisis yuridis adalah serangkaian perilaku mengamati, mendeskripsikan, dan Menyusun Kembali suatu objek dengan menggunakan parameter hukum sebagai standar guna menarik suatu kesimpulan terhadap objek tersebut.

2. Wilayah Udara

Wilayah udara adalah udara yang berada diwilayah permukaan bumi di atas wilayah darat dan laut. Hukum udara itu sendiri dapat dipahami sebagai serangkaian ketentuan nasional dan internasional mengenai pesawat, navigasi udara, pengangkutan udara komersial dan semua hubungan hukum, publik ataupun perdata, yang timbul dari navigasi udara domestik dan internasional Kedaulatan suatu negara merupakan kekuasaan yang tertinggi dalam batas batas wilayah negara itu sendiri, baik wilayah darat, laut maupun udara. Dalam sejarah pernah ada perdebatan yang cukup seru apakah suatu negara memiliki kedaulatan diwilayah udara atau tidak. Perdebatan tersebut telah terjawab dengan berbagai teori dan bahkan sudah diatur dalam hukum positif internasional, bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif pada ruang udara diatasnya. Namun demikian kedaulatan tersebut dibatasi oleh hak-hak negara lain untuk melintas diwilayah ruang udara sebagaimana telah diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan perjanjian-perjanjian lain. Menurut Konvensi Montevideo Tahun 1933, persyaratan

negara berdaulat adalah *a permanent populations; a defined territory; a government and capacity to enter into relation with other States*. Negara berdaulat memenuhi unsur-unsur penduduk tetap, pemerintahan yang diakui oleh rakyat, dapat mengadakan hubungan internasional, mempunyai wilayah darat, laut, maupun udara, walaupun persyaratan wilayah merupakan persyaratan mutlak untuk negara yang berdaulat. Ketiga unsur dimaksud dalam ketatanegaraan berkedudukan sebagai syarat konstitutif yang berarti bersifat absolute, karena jika salah satu unsur itu tidak terpenuhi, maka Negara dianggap tidak pernah ada. Berdasarkan hal tersebut, maka tampak ketiga unsur tersebut sudah dipenuhi oleh negara –negara yang ada sekarang ini. Unsur wilayah disini tidak terbatas pada wilayah daratan saja, melainkan juga termasuk dalam wilayah laut dan udara. Ada negara di dunia yang tidak memiliki wilayah laut, namun tidak satupun negara yang tidak memiliki ruang udara. Dalam hukum Romawi, ada suatu adagium yang menyebutkan, bahwa *Cojus est solum, ejus est usque ad caelum*, artinya: barang siapa yang memiliki sebidang tanah, dengan demikian juga memiliki segala –galanya yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang ada di dalam tanah. Menurut doktrin tersebut, apabila suatu negara memiliki tanah, maka dengan sendirinya negara itu akan memiliki ruang udara di atasnya. Doktrin tersebut merupakan konsep yang bersifat umum tentang kedaulatan Negara atas wilayah udara. Selain itu masih ada doktrin lain yang bersifat khusus sebagai ketentuan pengecualian yaitu wilayah udara

sebagai unsur *res communis*. Kata *rescommunis* sendiri tertuang dalam kalimat *corpus juris civitis*.

Justifikasi yuridis mengenai kedaulatan negara atas wilayah udara sekitar tahun 1913 muncul dua teori, yaitu *The Air Freedom Theory* dan *The Air Sovereignty Theory*. Teori pertama menyatakan, bahwa udara karena sifat yang dimilikinya, merupakan wilayah tak bertuan/bebas dari kedaulatan negara manapun. Karena wilayah udara dianggap sebagai wilayah alam semesta yang bebas. Sedangkan teori kedua merupakan kebalikan dari teori pertama, yang menyatakan, bahwa udara itu tidak bebas, sehingga negara berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya.

3. Pelanggaran Lintasan Ruang Udara

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.

Yang dimaksud dengan “melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia” adalah memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin dan tidak tertuju pada siapa yang dapat melakukan pelanggaran tersebut. Tidak hanya itu, pesawat udara yang memasuki Kawasan Udara

Terlarang dan Terbatas, serta ADIZ (*Air Defence Identification Zone*) juga dinyatakan telah melanggar yurisdiksi negara.

Banyak pelanggaran wilayah udara yang terjadi dan banyak juga kasus yang tidak dapat ditangani merupakan akibat dari Alat Utama Sistem Pertahanan (Alutsista) yang terbatas dan tidak memadai di mana alutsista merupakan semua hal yang berhubungan dengan sistem senjata, kendaraan, dan perlengkapan militer lainnya yang menjadi faktor pendukung untuk pengamanan wilayah yurisdiksi nasional. Adanya penerbangan gelap yang tak mampu terdeteksi oleh radar Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) dan pelanggaran udara yang tidak mampu diintersep oleh pesawat TNI AU dapat menjadi tolak ukur kelemahan pengamanan wilayah udara nasional. Hal tersebut dapat menimbulkan dampak pada kedaulatan nasional dalam hal pecegahan ancaman dan gangguan dari luar. Perhatian yang lebih serius akan hal ini sangat diperlukan karena menyangkut dengan keamanan suatu negara terkhususnya pada bidang udara yang di mana untuk menjaga keamanan wilayah udara merupakan kewajiban TNI AU, namun apabila kebutuhan Alutsista (Alat Utama Sistem Persenjataan) tidak terpenuhi, patut dipertanyakan kemampuan kesiapan TNI AU dalam hal menjaga seluruh komponen bangsa Indonesia.⁸

4. Kedaulatan Di Wilayah Udara

⁸Wibowo, D. A . Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Negara Indonesia Oleh Pesawat Sipil Asing. *Jurnal Ilmiah*, 2014, h.1-18.

Sejak Deklarasi Juanda diumumkan pada tanggal 13 Desember 1957, forum internasional telah memperjuangkan dasar hukum kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan wilayah yang terdiri dari daratan, lautan, dan udara di atasnya. Wawasan Nusantara adalah gagasan yang melatarbelakangi Deklarasi 1967. Garis Besar Haluan Negara (GBHN) dari 1973–1978 mencantumkan gagasan ini, yang dilanjutkan oleh para wakil rakyat dan utusan golongan dan daerah dalam Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR).

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. 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 Abdurrasyid 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.

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, Pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944 menyatakan bahwa negara berdaulat utuh dan eksklusif terhadap ruang udara (*airspace*) di atas wilayahnya. Namun, Konvensi tersebut kemudian tidak menjelaskan tepatnya apa dan seberapa jauh ruang udara tersebut berada di atas wilayah negara. Hal ini menyebabkan banyak perselisihan tentang batas kedaulatan suatu negara.

Hukum udara internasional menetapkan bahwa pesawat udara negara, termasuk pesawat militer milik pemerintah, tidak mempunyai hak lintas terbang atau mendarat di wilayah suatu negara tanpa izin khusus dari negara yang dilaluinya. Istilah "kedaulatan udara" merujuk pada konsep ini. Negara juga harus memperlakukan negara lain yang menggunakan ruang udaranya dengan cara yang sama dan tidak diskriminatif. Ini bertujuan untuk meningkatkan keamanan dan kecepatan penerbangan internasional.⁹

5. Pesawat Udara

Dalam hal ini pesawat udara dapat di klasifikasikan ke dalam dua jenis yaitu:

1. Pesawat Sipil

Pesawat udara sipil berdasarkan Pasal 1 ayat (8) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memberikan pengertian yaitu

⁹ Prihandini, W. Kedaulatan Wilayah Udara Diatas Alur Laut Kepulauan Indonesia. *Jurnal Rechtsvinding*, 2019, h.1-16.

pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga. Berdasarkan Pasal 24 undang-undang tersebut mengatakan juga bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia harus wajib mempunyai tanda pendaftaran sebagai tanda kebangsaan pesawat udara sipil tersebut.

Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi beberapa ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yaitu tidak terdaftar di negara lain, dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia, dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian, selanjutnya dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum atau dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara. Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan pesawat udara yang dioperasikan, personel pesawat udara yang dioperasikan, tanggung jawab kerugian pihak kedua, tanggung jawab kerugian pihak ketiga dan kegiatan investigasi insiden dan

kecelakaan pesawat udara yang diatur dalam Pasal 62 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

2. Pesawat Militer

Pesawat militer adalah jenis pesawat yang dirancang dan digunakan oleh militer atau angkatan bersenjata suatu negara untuk keperluan pertahanan dan operasi militer. Pesawat militer bertujuan untuk memperkuat kemampuan pertahanan negara dan membantu melindungi wilayah suatu negara dari ancaman militer dari pihak lain. Pesawat militer memiliki berbagai jenis dan peran, tergantung pada tujuan dan fungsinya dalam operasi militer. Beberapa jenis pesawat militer meliputi:

1. Pesawat tempur (*Fighter Aircraft*): Digunakan untuk menghadapi pesawat musuh dalam pertempuran udara, mendapatkan keunggulan udara, dan memberikan dukungan bagi operasi militer lainnya.
2. Pesawat serang darat (*Attack Aircraft*): Dirancang untuk menyerang target darat musuh, termasuk sasaran militer dan infrastruktur, seperti tank, kendaraan, dan posisi senjata.
3. Pesawat angkut militer (*Military Transport Aircraft*): Berfungsi untuk mengangkut personel militer, kargo, dan peralatan antar pangkalan militer atau wilayah konflik.
4. Pesawat pengebom (*Bomber Aircraft*): Dibuat untuk membawa dan melepaskan bom di atas wilayah musuh untuk mendukung operasi militer, termasuk serangan strategis.

5. Pesawat patroli maritim (*Maritime Patrol Aircraft*): Mengawasi dan memantau aktivitas di wilayah laut untuk tujuan keamanan dan deteksi potensi ancaman dari kapal dan kapal selam musuh.
6. Pesawat pencegat (*Interceptor Aircraft*): Didesain untuk merespons serangan cepat dari pesawat musuh dan menghancurkan target tersebut sebelum mencapai sasaran mereka.
7. Helikopter tempur (*Attac Helicopters*): Helikopter yang dipersenjatai untuk memberikan dukungan tempur, misalnya melawan pasukan darat musuh atau menghancurkan target darat.
8. Pesawat militer biasanya memiliki teknologi dan persenjataan yang canggih serta mampu beroperasi dalam berbagai kondisi cuaca dan lingkungan. Mereka menjadi elemen penting dalam kekuatan militer suatu negara dan membantu mempertahankan kedaulatan serta keamanan nasional.

VI. Metode Penelitian

A. Tipologi Penelitian dan Metode Pendekatan

Tipe penelitian ini adalah normatif, penelitian ini pada dasarnya adalah penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji aspek-aspek internal dari hukum positif, penelitian dengan metode normatif ini juga dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan kepustakaan atau data sekunder. Sedangkan untuk metode pendekatan yang digunakan oleh

penulis yaitu dengan menggunakan definisi pendekatan perundang-undangan.

B. Sumber Bahan Hukum dan Data

1. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang utama, sebagai bahan hukum yang bersifat autoritatif, yakni bahan hukum yang mempunyai otoritas, Bahan hukum primer yang digunakan yaitu:
 - a.) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.
 - b.) Peraturan Pemerintah RI Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan keselamatan Penerbangan.
 - c.) Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Indonesia.
 - d.) Peraturan Pemerintah RI Nomor 4 Pasal 32 ayat 3 Tahun 2008.
 - e.) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Bahan hukum sekunder yang digunakan yaitu bahan hukum yang tidak mempunyai kekuatan dan hanya berfungsi untuk menjelaskan bahan hukum primer. Penulis menggunakan bahan hukum sekunder dalam penelitian ini, yang meliputi buku, jurnal, tesis, dan internet. Studi literatur dan dokumen digunakan untuk mengumpulkan data. Pemrosesan data mencakup pengecekan, penyuntingan, dan sistemasi data. Data yang terkumpul kemudian dianalisis secara kuantitatif.

C. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Metode pengumpulan bahan hukum ini dilakukan dengan melakukan penelusuran bahan hukum yang terkait dengan isu hukum dan rumusan masalah dalam skripsi ini untuk kemudian dikumpulkan, diinventarisir, dan dikategorikan sesuai dengan isu hukum dan rumusan masalah guna dilakukan analisa.

D. Analisis Bahan Hukum

Setelah seluruh bahan hukum terkumpul dan terkategori sesuai dengan isu hukum dan rumusan masalah, maka selanjutnya akan dianalisa dengan menggunakan interpretasi sistematis, yaitu Analisa dengan menginterpretasi seluruh aturan perundang-undangan yang ada di Indonesia dan melakukan perbandingan dengan aturan hukum internasional.

VII. Pertanggungjawaban Sistematika Penulisan

Hasil penelitian ini disusun dengan terbagi menjadi 4 (empat) bab dengan sistematika sebagai berikut :

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang arah dan tujuan penulisan skripsi ini, maka secara garis besar dapat digambarkan sistematika skripsi ini sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai Pendahuluan yang berisi uraian singkat mengenai isi skripsi yang meliputi dari Latar Belakang, batasan Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Metode Penelitian dan

Sistematikan Penulisan.

BAB II STATUS HUKUM LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA TANPA IZIN BERDASARKAN HUKUM NASIONAL DAN INTERNASIONAL

Bab ini merupakan uraian yang sistematis yang merupakan landasan teori atau kerangka pemikiran yang diperlukan untuk pembahasan dalam pemecahan masalah sesuai dengan topik yang diteliti, meliputi Analisis Umum tentang Hukum Nasional dan Internasional, Analisis umum tentang Hak Lintas Pesawat Udara, Analisis umum tentang Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia, dan Analisis umum tentang Ruang Udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia.

BAB III UPAYA PERTANGGUNGJAWABAN PEMERINTAH INDONESIA UNTUK MENGEMBALIKAN FIR (FLIGHT INFORMATION REGION)

Bab ini merupakan uraian berupa analisis yang dilakukan untuk membahas cara pemecahan suatu masalah dengan tujuan mencapai suatu kesimpulan. Bab ini memuat uraian tentang “ANALISA YURIDIS LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA DI RUANG UDARA BATAM TANPA IZIN DALAM PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN HUKUM INTERNASIONAL”.

BAB IV PENUTUP

Bab ini merupakan bab akhir dalam penelitian ini, yang meliputi hasil dan rekomendasi, ditulis oleh saya sendiri. Uraian peneliti tentang butir-butir yang dapat ditarik kesimpulan berdasarkan pembahasan dan analisis bab sebelumnya disebut kesimpulan. Sedangkan saran yang diberikan berupa rekomendasi

kepada pihak-pihak yang terlibat, didasarkan pada temuan-temuan dari kesimpulan-kesimpulan sebelumnya.