

BAB II

**STATUS HUKUM LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA TANPA
DIATAS RUANG BATAM BERDASARKAN HUKUM NASIONAL DAN
INTERNASIONAL**

I. Pengaturan Lintasan Pesawat Asing Malaysia Menurut Hukum Internasional dan Nasional.

A. Kedaulatan Negara di Ruang Udara Menurut Hukum Internasional.

Standar hukum internasional yang dijadikan acuan adalah perjanjian internasional yang berpengaruh dan mengikat Indonesia, khususnya Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional Tahun 1944. Sebelum membahas Konvensi Chicago tahun 1944, tidak ada salahnya jika kita meninjau kembali ketentuan sebelumnya, khususnya Konvensi Paris tahun 1919. Pasal 1 mengatur bahwa “para pihak yang terikat kontrak mengakui semua kekuasaan yang masing-masing mempunyai kedaulatan penuh dan hak eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya. Oleh karena itu, negara-negara peserta Konvensi dapat membatasi penerbangan pesawat lain yang tidak berpartisipasi dalam Konvensi, sesuai dengan ketentuan Pasal 5 Konvensi. Dalam perjalanannya, Konvensi Paris 1919 mulai ditinggalkan dan dunia internasional membentuk Konvensi Chicago 1944 dimana masalah kedaulatan Kembali di atur dalam konvensi ini.

Dalam pendahuluan (pembukaan) dengan jelas disebutkan bahwa lahirnya konvensi ini berangkat dari semangat menjaga silaturahmi. Konsep

kedaulatan negara atas wilayah udara dan upaya penegakan tindakan pelanggaran kedaulatan oleh pesawat udara asing.

Kedaulatan Nasional atas Konsep Wilayah Udara dan upaya penegakan pelanggaran kedaulatan oleh pesawat asing, persahabatan antar negara dalam pengelolaan penerbangan sipil, wilayah udara dan mencegah konflik antar negara yang merugikan perdamaian dunia. Selain itu, konvensi tersebut juga lahir berdasarkan potensi ekonomi yang dimiliki negara-negara di wilayah udaranya. Sesuai dengan pertimbangan di atas, maka konvensi tersebut didasarkan pada prinsip kedaulatan atas wilayah udara yang secara keseluruhan. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 mengatur sebagai berikut: Negara-negara Peserta mengakui bahwa setiap Negara mempunyai kedaulatan penuh dan hak eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya. Ketentuan ini merupakan salah satu pilar utama hukum internasional yang mengatur wilayah udara. Sebelumnya peraturan tersebut sudah ada dalam bentuk hukum kebiasaan internasional melalui adat istiadat negara-negara khususnya di Eropa.

Hal ini mengatur kedaulatan negara peserta dan mengakui kedaulatan semua negara atas wilayah udara yang berada di atas wilayahnya (*Airspace*). Keuniversalan pasal ini terlihat dari penggunaan istilah “masing-masing negara” untuk menyebut kedaulatan para pihak di wilayah udara, hal ini menunjukkan bahwa kedaulatan negara di wilayah udara adalah milik

sekitar semua negara. Tidak hanya negara-negara pihak dalam konvensi, namun juga negara-negara di luar konvensi.¹⁰

Konsep kedaulatan nasional di wilayah udara merupakan pengembangan dari konsep hukum Romawi yang berbunyi: “*cujus est solum, ejus esque ad coelum*” yang berarti “Jadi pemilik tanah jugalah pemilik segala yang ada di atasnya, termasuk langit dan segala yang ada di bumi.” Pengaruh asas ini kemudian dicatat dalam buku hukum perdata (KUHpdt) pada pasal 517.¹¹

Sifat kedaulatan wilayah udara suatu negara yang utuh dan eksklusif berbeda dengan kedaulatan negara yang mempunyai wilayah maritim. Karena sifatnya, di wilayah udara tidak ada hak lintas damai bagi pihak asing, sedangkan di wilayah perairan dibatasi oleh hak negara lain untuk melaksanakan hak lintas damai. Wilayah udara suatu negara tertutup sepenuhnya bagi pesawat asing, baik sipil maupun militer. Hanya dengan izin terlebih dahulu dari negara bawahan, dengan Konsep kedaulatan nasional atas wilayah udara dan upaya penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan oleh pesawat udara asing.¹²

Hak berdaulat Konsep Nasional Wilayah Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Kedaulatan oleh Pesawat Asing. Perjanjian bilateral atau multilateral, dimana pesawat asing dapat terbang di

¹⁰ E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*, Bandung: PT. Alumni, 2014, h. 108

¹¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Wilayah Udara Negara...*, *op.cit*, h. 499.

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.

atas wilayah udara suatu negara. Negara kemudian mengatur dalam hukum nasionalnya bagaimana meneguhkan kedaulatan Negara atas wilayah udara sebagai sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan untuk pertahanan negara dan kemakmuran rakyat.

Sifat tertutup nya wilayah udara tersebut dapat dijelaskan karena jalur udara sebagai sarana transportasi sangat rentan dari segi pertahanan dan keamanan. Sebab serangan militer dengan menggunakan pesawat terbang mempunyai banyak kelebihan dan kemudahan seperti kecepatan, jangkauan yang luas, kemampuan menimbulkan kejutan dan penetrasi dapat dilakukan secara maksimal. Hal inilah yang mendorong setiap negara untuk menerapkan standar keamanan wilayah udara nasional secara tegas dan kaku.

Prinsip kedaulatan wilayah udara nasional sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944 di atas, ada dua hal penting yang perlu dibahas dan dipahami, yaitu (1) penuh dan lengkap (lengkap dan eksklusif) dan (2) ruang atau wilayah udara. Tentang prinsipnya, setiap negara dalam wilayah kedaulatannya berhak untuk menegakkan, menerapkan, dan menyelesaikan kasus-kasus yang berkaitan dengan orang, subjek, dan banyak masalah lainnya berdasarkan mengenai hukum dan peraturan nasional. Namun, kekuasaan tersebut tidak begitu absolut sehingga bisa mengalahkan kepentingan negara lain. Oleh karena itu, kedaulatan penuh juga harus menghormati aturan-aturan yang ditentukan oleh hukum internasional. Misalnya, “bagaimana mengambil tindakan

korektif jika terjadi pelanggaran wilayah udara?” Dalam hal ini yang perlu diperhatikan adalah ketentuan hukum internasional, khususnya Annex 2 yang berkaitan dengan peraturan udara. Dalam lampiran ini kita mengetahui bahwa terdapat asas pertimbangan pribadi. Etika fundamental (fundamental kemanusiaan pertimbangan) telah dinyatakan dengan jelas. Sebagai prinsip yang melandasi tindakan suatu negara ketika dihadapkan pada pelanggaran wilayah udaranya yang dilakukan oleh pesawat sipil asing. Yang menarik dari lampiran ini adalah adanya ketentuan terkait undang-undang yang harus berlaku dimanapun pesawat terbang dan tidak boleh bertentangan.

Konsep kedaulatan negara atas wilayah udara dan upaya penegakan pelanggaran kedaulatan oleh pesawat asing. Nasional kedaulatan atas konsep wilayah udara dan upaya penegakan pelanggaran kedaulatan pesawat udara asing dengan peraturan Negara lain dinyatakan sebagai berikut: “peraturan penerbangan akan berlaku terhadap pesawat udara yang mempunyai kewarganegaraan dan tanda registrasi suatu Negara Pihak, dimanapun berada, sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan yang dikeluarkan oleh Negara yang berwenang di wilayah penerbangan.

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

B. Kedaulatan Negara di Ruang Udara Menurut Hukum Nasional.

Penting untuk mengkaji ketentuan kedaulatan negara atas wilayah udara dalam hukum nasional untuk memahami bagaimana hukum nasional mengaturnya, khususnya Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia

Tahun 1945 dan undang-undang berikutnya, khususnya undang-undang No.43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

1. Kedaulatan Negara di Wilayah Udara dalam Konstitusi

Dalam sistem hukum suatu negara, Konstitusi merupakan norma hukum tingkat tertinggi yang menjadi acuan pembentukan peraturan hukum tingkat rendah. Konstitusi dipandang sebagai sumber tekstual yang dibangun dalam suatu dokumen tertulis yang nyata untuk mencapai tujuan tripartit hukum, yaitu kepastian hukum, kepentingan hukum, dan keadilan. Pada tahun 1945, terdapat dua pasal yang mengatur hal tersebut, yaitu Pasal 25 A yang mengatur wilayah negara dan Pasal 33 ayat (3). Pasal 25 A berbunyi, “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang bercirikan kepulauan”. Ciri khas visi nusantara adalah konsep bangsa Indonesia menguasai wilayah secara sepihak, melanggar doktrin hukum internasional yang dominan.¹³

Dalam konsep visi kepulauan, hal ini sebenarnya menegaskan kedaulatan Negara atas laut dan ruang udara yang di atasnya Negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif. Sedangkan pada Pasal 33 ayat (3) disebutkan bahwa “Bumi, perairannya dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai dan dipergunakan sebesar-besarnya oleh

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

negara untuk kesejahteraan rakyat.¹⁴ Pasal ini mempunyai kelemahan mendasar khususnya mengenai tingkat potensi ekonomi yang dimiliki bangsa Indonesia menurut hukum internasional. Hukum internasional, melalui Konvensi Chicago tahun 1944 dan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) tahun 1982, mengakui kedaulatan negara atas wilayah darat, laut, dan udara. Namun Pasal 33 ayat (3) hanya mengatur penguasaan negara atas wilayah darat (darat) dan wilayah laut (perairan). Tidak adanya pengaturan wilayah udara dalam UUD mempunyai konsekuensi logis bahwa sumber daya alam yang terdapat di wilayah udara tidak dikuasai oleh negara. Hal ini mencerminkan kurangnya pemahaman para penyusun UUD tentang pentingnya dan peran strategis wilayah udara atas wilayah suatu negara, baik secara politik, ekonomi, sosial budaya, dan internasional. Yang lebih mengejutkan lagi, ketika UUD mengalami perubahan berkali-kali, ketentuan dalam pasal tersebut tetap tidak berubah.¹⁵

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

Ketentuan mengenai wilayah negara dalam undang-undang ini memenuhi ketentuan Pasal 25 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menegaskan pengakuan hukum internasional

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

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

atas kedaulatan negara atas wilayah udara, darat, dan laut dalam berbagai perjanjian internasional.

Dalam penjelasan umum disebutkan bahwa “wilayah udara adalah bagian dari negara, yaitu suatu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial serta dasar laut dan daratan di bawahnya, serta udara di atasnya.” Sementara itu, Pasal 3 dengan jelas menyatakan bahwa “pengaturan wilayah Negara dalam Undang-undang ini bertujuan untuk a) menjamin keutuhan wilayah Negara, kedaulatan Negara, dan ketertiban di wilayah perbatasan; (b) menjamin perlindungan kedaulatan dan hak berdaulat, dan (c) mengatur pengelolaan dan pemanfaatan wilayah negara dan kawasan perbatasan, termasuk pengawasan perbatasannya.

Pasal 4 mengatur bahwa “wilayah suatu negara meliputi wilayah daratan, perairan, dasar laut, daratan di bawah, dan wilayah udara di atas, termasuk seluruh sumber daya yang terkandung di dalamnya. Pasal 6 ayat (1) huruf (c) menjelaskan bahwa “batas wilayah di atas tidak tunduk pada batas kedaulatan nasional di darat dan laut, dan batas tata ruang ditentukan berdasarkan perkembangan hukum internasional”. Sementara itu, Pasal 10 ayat (1) huruf (e) dengan jelas menyatakan bahwa “dalam pengelolaan wilayah negara dan kawasan perbatasan, Pemerintah berhak mengizinkan penerbangan internasional melintasi wilayah udara teritorial ditentukan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan.

3. Pengaturan Kedaulatan Negara dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Sebelum diundangkannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, peraturan penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang-undang Nomor 183 Tahun 1958 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1958. 15 Tahun 1992.

Peraturan tentang kedaulatan negara dalam UU No. Pasal 83 Tahun 1958 tidak diatur secara tegas (pasti), namun secara implisit (tidak langsung) dapat dipahami sebagai wujud kedaulatan negara atas wilayah udara. Ketika Pasal 2 berbunyi “Dilarang melakukan penerbangan selain dengan pesawat udara berkebangsaan Indonesia atau pesawat udara asing berdasarkan perjanjian internasional atau persetujuan Pemerintah” dan Pasal 5 ayat (1) yang berbunyi “Menteri dan/atau Menteri Pertahanan berhak melarang penerbangan di atas sebagian wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa membedakan pesawat udara Indonesia dan asing.

Berbeda dengan UU No. 83 Tahun 1958, dalam UU No. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 secara khusus mengatur kedaulatan negara. Konsep kedaulatan negara di wilayah udara dan upaya penegakan pelanggaran kedaulatan oleh pesawat udara asing di wilayah udara dalam bab khusus. Pasal 4 dengan jelas menyatakan bahwa “Negara Republik Indonesia mempunyai kedaulatan penuh atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia”. Asas kedaulatan negara yang utuh dan

eksklusif yang terkandung dalam Konvensi Chicago 1944 diterapkan dalam undang-undang ini dengan penafsiran yang utuh dan eksklusif.

Sebagai wujud perwujudan kedaulatan nasional secara utuh, Pasal 5 menyatakan: “Dalam rangka melaksanakan kedaulatan nasional atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah mempunyai hak dan tanggung jawab untuk mengatur wilayah udara untuk kepentingan melindungi wilayah udara Negara Republik Indonesia. Indonesia. Pemerintah dan keamanan, penerbangan, dan perekonomian nasional”.

Selanjutnya mengenai kedaulatan nasional atas wilayah udara berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 secara khusus diatur dalam Pasal 5 yang dengan jelas menyatakan “Negara Kesatuan Republik Indonesia mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara”. wilayah udara Republik Indonesia.” Ketentuan pasal ini sekilas mirip dengan ketentuan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, namun jika ditelisik lebih jauh ternyata terdapat sedikit perbedaan antara penggunaan istilah utuh dan eksklusif. Sayangnya, undang-undang tersebut tidak memuat penjelasan apapun terkait perubahan terminologi tersebut.

Dalam melaksanakan kedaulatan negara di wilayah udara, menurut ketentuan Pasal 6 Undang-undang ini, Pemerintah berperan melaksanakan kedaulatan negara berupa wewenang dan tanggung jawab penyelenggaraan wilayah udara untuk keperluan penerbangan, pertahanan negara,

keamanan, sosial budaya dan lingkungan penerbangan. Wujud kedaulatan negara di bidang pertahanan dan keamanan negara dilaksanakan, pertama, melalui kekuasaan pemerintah untuk menetapkan wilayah udara terlarang dan terbatas, dan kedua, dengan pesawat udara, baik orang Indonesia maupun orang asing dilarang terbang melalui wilayah udara terlarang. Larangan tersebut harus berlaku penuh dan permanen.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, meskipun penulis berpendapat bahwa tidak adanya pengaturan yang jelas mengenai wilayah udara tidak berdampak pada tidak diakuinya wilayah udara sebagai wilayah suatu negara berdaulat, karena landasannya sudah ada dalam hukum internasional, namun penting untuk segera dibuat sebuah undang-undang khusus. Pengelolaan wilayah udara negara. Hal ini penting dalam upaya menjaga kedaulatan dan keamanan nasional di wilayah udara dalam pengelolaan yang terdesentralisasi. Undang-undang khusus ini diharapkan mempunyai ketentuan terkait dengan:

- a. Pembatasan kedaulatan negara di wilayah udara;
- b. Menetapkan wilayah udara di atas ALKI;
- c. Hak dan tanggung jawab wilayah udara;
- d. Pertahanan udara;
- e. Operasi udara dilakukan;
- f. Koordinasi antara pertahanan udara dan penerbangan sipil;
- g. Pengaturan penyidik jika terjadi pelanggaran pelanggaran di luar angkasa.

Penegasan atas kedaulatan negara di ruang udara bertujuan untuk mencegah pelanggaran wilayah udara, mengingat perkembangan pesat dunia penerbangan regional ASEAN, hal ini akan berdampak kepada potensi peningkatan jumlah pelanggaran di ruang udara Indonesia. Sebagai negara kepulauan Indonesia memiliki setidaknya 340 bandara dan lapangan terbang. Adapun 32 bandara di antaranya dikelola oleh operator bandara di bawah payung BUMN, yaitu PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II. Beberapa konsorsium asing telah masuk sebagai operator bandara, seperti Changi Airport International dan GMR Airports Consortium. Infrastruktur ini berpotensi mewadahi general aviation maupun penerbangan tidak berjadwal seperti penggunaan private jet. Perihal pertahanan dan keamanan negara, berdasarkan data yang disampaikan oleh Menteri Pertahanan sepanjang tahun 2020 terjadi sekitar 1.500 pelanggaran di ruang udara nasional. Selanjutnya pada tahun 2021 Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional (kini Komando Operasi Udara Nasional atau Koopsudnas) mencatat setidaknya terdapat 600 pelanggaran pada ruang udara nasional. Pelaku tidak terbatas pesawat udara sipil asing (non-registrasi Indonesia), tetapi juga pesawat udara negara (militer) asing. Sehubungan penegasan batas vertikal ruang udara Indonesia, hingga saat ini belum ada ketentuan perundang-undangan yang mengatur secara spesifik melalui batang tubuh

perundangan-undangan. [Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2013](#) tentang Keantariksaan memang telah menyebutkan batas vertikal pada kisaran 100-110 kilometer. Namun, ketentuan ini hanya termaktub di dalam bagian penjelasan dan bukan batang tubuh undang-undang. Perspektif melatarbelakangi fakta ini ialah perjuangan Indonesia sedekade lalu dengan target yang sama. Menjadi renungan apakah Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara Nasional perlu menetapkan ketinggian secara kisaran atau angka pasti semacam 110 kilometer mengingat proses pembahasan delimitasi ruang masih terus berlangsung di United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (UNCOPUOS); dan bagaimana jika perkembangan di Vienna kemudian menentukan batas ketinggian lain. Selanjutnya perihal subantariksa, baru-baru ini militer Amerika Serikat mengambil tindakan terhadap balon cuaca ‘pengintai’ milik Tiongkok di atas ruang udara nasionalnya. Hal ini semakin menyoroti urgensi regulasi atas zona *near space*. Zona ini mengacu pada ketinggian antara 20-100 kilometer di atas permukaan Bumi. Perlu digarisbawahi terdapat perdebatan di dunia dalam menentukan batasan tersebut.

Zona tersebut dapat dilewati pesawat tertentu semacam pesawat tempur dan kini mengacu kepada *drone* maupun wahana udara; serta pada saat bersamaan berada di bawah orbit rendah satelit atau

LEO. Dimensi peralihan (*buffer*) antara ruang udara dan antariksa ini sebelumnya belum banyak digunakan, tetapi dunia perlu bersiap untuk mengantisipasi perkembangan pesat teknologi kedirgantaraan.

Seiring kemajuan teknologi, zona *near space* memiliki potensi signifikan baik untuk kepentingan sipil maupun militer. Surat kabar resmi Tentara Pembebasan Rakyat Tiongkok menggambarkan *near space* sebagai medan pertempuran baru dalam perang modern dan bagian penting dari sistem keamanan nasional. Mengingat belum hadirnya hukum positif yang membicarakan perihal *near space* secara spesifik untuk ruang udara Indonesia, kiranya ketentuan ini dapat menjadi setidaknya satu pasal dalam perumusan RUU Pengelolaan Ruang Udara Nasional. Renungannya ialah apakah lebih cocok dengan pendekatan fungsionalis atau spasialis. Hal pertama mengacu kepada penguasaan teknologi dirgantara, sementara perihal kedua berbicara soal angka ketinggian baik kisaran maupun pasti layaknya delimitasi ruang udara dan antariksa. Kemudian status kawasan udara terlarang (*prohibited*), kawasan udara terbatas (*restricted area*), dan kawasan udara berbahaya (*danger area*) layak memperoleh perhatian dan evaluasi mengingat beberapa perkembangan terkini. Pertama terkait pengambilalihan pengelolaan Flight Information Region (FIR) dari Singapura ke Indonesia sebagaimana sepaket dengan *Defence*

Cooperation Agreement antar keduanya. Perancangan pasal untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara perlu memperhatikan kewajiban Indonesia berdasarkan hukum internasional. Kedua, perihal pendirian Ibu Kota Nusantara yang dekat dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Ruang udara di atas ALKI merupakan *airroads* bagi pesawat negara, termasuk pesawat tempur asing, di mana terdapat kebebasan hingga batas tertentu mengacu United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Muncul kembali tantangan layaknya pada peristiwa hukum FIR-DCA, yakni sejauh apa menahan diri dalam menetapkan *prohibited, restricted, dan danger area* agar tidak bertentangan dengan hukum internasional, termasuk UNCLOS 1982. Sehingga sudah seharusnya undang-undang juga perlu bertaji. Jangan sampai pelanggaran tidak berefek jera atau menemui segelintir kesulitan dalam mengenakan sanksi akibat panjangnya proses birokrasi. Peninjauan kembali terhadap penunjukkan instansi dengan wewenang penyelidikan dan penyidikan dapat menjadi langkah awal untuk ditegaskan dalam RUU Pengelolaan Ruang Udara Nasional.

II. Status Hukum Lintasan Pesawat Sipil Malaysia di Wilayah Ruang Udara Batam Menurut Hukum Nasional Dan Internasional.

Hubungan internasional adalah suatu sistem yang bertujuan membangun keharmonisan dalam kerangka hubungan antar negara yang bermanfaat bagi stabilitas suatu negara agar dapat berkembang secara mandiri dan memperjuangkan kepentingannya sendiri. Tatanan dan dinamika suatu sistem yang disebut hukum internasional tentunya tidak lepas dari konflik atau gesekan antar negara yang dapat menimbulkan perselisihan internasional.¹⁶

Mengenai peranan hubungan internasional dalam persoalan wilayah udara yang berada di bawah kedaulatan suatu negara, diatur dalam Konvensi Paris tahun 1919, yang kemudian diperbarui dan diselesaikan dengan Konvensi Chicago (*Convention on Aeronautics*) tahun 1944 (pelayanan sipil internasional), menjadi dasar ditetapkannya pengakuan kedaulatan atas wilayah udara, wilayah darat, dan wilayah laut yang ada menurut batas-batas wilayah yang telah ditentukan. Pengakuan kedaulatan dalam Konvensi Chicago 1944 didasarkan pada teori kehendak kolektif bangsa-bangsa. Teori kehendak kolektif negara merupakan teori yang menyatakan bahwa hukum internasional mengikat negara, bukan kehendak masing-masing negara melainkan kehendak kolektif negara untuk menaati hukum internasional. Kehendak umum ini disebut *Vereinbarung*. Teori *Vereinbarung* mencoba menjelaskan sifat mengikat hukum adat dengan mengatakan bahwa kehendak mengikat terhadap hukum internasional diberikan

¹⁶ Anthonius Sitepu, "*Studi Hubungan Internasional*". Yogyakarta: Graha Ilmu. 2011. Hlm.327

secara diam-diam (implisit), membebaskan dari kehendak individu dan kemudian didasarkan pada kehendak kolektif.¹⁷

Pengakuan kedaulatan dalam Konvensi Chicago 1944 didasarkan pada teori kehendak kolektif yang merupakan landasan hukum bagi pengakuan kedaulatan wilayah udara secara penuh dan mutlak, sehingga negara asing mempunyai kewajiban untuk wajib mematuhi peraturan perundang-undangan wilayah udara. Kedaulatan negara-negara di bawah ini. Dengan demikian, negara yang bersangkutan mempunyai hak eksklusif untuk mengelola dan menguasai wilayah udaranya untuk kepentingan pertahanan, keamanan, ekonomi, politik, sosial dan budaya, sepanjang tidak bertentangan dengan isi Konvensi Chicago 1944.

Adanya aturan tentang kedaulatan wilayah udara yang dikemas secara rapi dalam Konvensi Chicago 1944 secara tidak langsung mengartikan bahwa kedaulatan wilayah udara suatu negara diakui secara internasional, sehingga tidak diperkenalkannya suatu negara bersinggungan dengan wilayah udara negara lain tanpa izin terlebih dahulu dari negara pemilik wilayah atau sederhananya bahwa wilayah udara suatu negara tertutup untuk pengoperasian pesawat udara negara asing. Namun pada kenyataannya meskipun telah memiliki payung hukum internasional, permasalahan pelanggaran atas kedaulatan wilayah udara ini masih sering terjadi pada beberapa negara.

¹⁷ Dina Sunyowati. “*Hukum Internasional Sebagai Sumber Hukum dalam Hukum Internasiona*”. Jurnal Hukum dan Peradilan, Vol.2 No.1 . 2013. Hlm. 72

Terjadinya pelanggaran wilayah udara pada suatu negara merupakan bentuk pelanggaran ataupun pembangkangan atas hukum internasional oleh beberapa negara tertentu. Pelanggaran tersebut sering terjadi pada masalah politik dan keamanan yang merupakan sesuatu yang vital bagi suatu negara. Namun kenyataannya setiap kali terjadi pelanggaran, negara pelanggar selalu berusaha menunjukkan bahwa tindakan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional dan bahkan sejalan dengan prinsip-prinsip hukum yang berlaku.

Salah satu contohnya adalah kasus pelanggaran wilayah Udara yang terjadi di Wilayah udara Batam, 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.¹⁸

Negara kesatuan Republik Indonesia mempunyai wilayah teritorial yang berbatasan dengan negara Malaysia (Sarawak dan Sabah) dengan Kalimantan,

¹⁸<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

Papua Nugini dengan Papua Barat, dan Timor Timur dengan Pulau Timur.¹⁹ Pada batas wilayahnya, Indonesia mempunyai kendali penuh atas wilayah udara di atasnya. Kedaulatan penuh ini bersifat mutlak dan eksklusif, artinya Indonesia mempunyai penguasaan penuh atas wilayah udara yang berada di atas kedaulatannya, sehingga pesawat udara asing baik sipil maupun militer tidak dapat terbang di atas wilayah udara Indonesia, kecuali atas izin menteri yang berwenang.

Merujuk pada ketentuan yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982, mendasari bahwa penetapan ruang udara mengikuti ketentuan batas wilayah daratan dan lautan, dengan demikian ruang udara di Indonesia dibagi atas ruang udara yang berada di atas wilayah daratan, di atas perairan pedalaman, di atas perairan kepulauan, di atas laut territorial, di atas perairan zona tambahan, di atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), di atas landas kontinen, di atas selat untuk pelayaran internasional dan di atas laut lepas.²⁰ Dari sembilan ruang udara tersebut, hanya ada dua ruang udara yang benar-benar bersifat mutlak dan eksklusif sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 dan Pasal 3 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yakni ruang udara yang berada di atas wilayah daratan dan yang berada di atas perairan pedalaman.

Selain dari sembilan ruang udara yang telah disebutkan sebelumnya, Indonesia juga telah menetapkan Kawasan Udara Terlarang (*Prohibited Area*), Kawasan Udara Terbatas (*Restricted Area*), *Air Defence Information Zone*

¹⁹ Adi Kusumaningrum dan Wisnu Virgiaswara Putra, *Hukum Udara, Kepentingan Indonesia di Ruang Udara Nasional*, Malang:UB Press, 2019. Hal.10

²⁰ Adi Kusumaningrum dan Wisnu Virgiaswara Putra, *Hukum Udara, Kepentingan Indonesia di Ruang Udara Nasional*, Malang:UB Press, 2019. Hal.10-15

(ADIZ) Dan Daerah Berbahaya (*Danger Area*). Penentuan wilayah udara ini didasarkan pada kepentingan nasional Indonesia yang erat kaitannya dengan pertahanan dan keamanan negara demikian juga dengan kesejahteraan rakyat.

Dilihat dari Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa Indonesia mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara negaranya, maka Indonesia menganut teori hak kepemilikan udara (*Aviation Sovereignty Theory*). Teori ini berpendapat bahwa suatu negara melarang lintas asing melalui wilayah udaranya, yang ditandai dengan adanya hak lintas damai. Dengan demikian, berdasarkan teori tersebut, Indonesia termasuk negara yang sangat mengutuk pelanggaran wilayah udara.

Besarnya wilayah udara Indonesia, dengan adanya pembagian wilayah seperti yang telah disebutkan sebelumnya, terutama di wilayah Indonesia yang berbatasan dengan negara tetangga, tentunya membuka peluang besar terjadinya pelanggaran wilayah udara, dapat mengancam keamanan dan kedaulatan negara. Hingga saat ini, banyak terjadi pelanggaran wilayah udara di Indonesia, sedangkan hingga Mei 2021, tercatat 498 pelanggaran sejak Januari 2021.

Banyaknya pelanggaran tersebut membuat di wilayah udara Indonesia hampir setiap hari pesawat asing melanggar wilayah udara. Dari data yang diperoleh Kohanudnas, ditemukan pelanggaran wilayah udara mayoritas terjadi di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna. Alasan utama mengapa pesawat sering melanggar wilayah udara di wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna adalah karena pengelolaan wilayah udara di atas wilayah tersebut masih dikuasai oleh *Singapore Air Traffic Control Centre (ATCC)* sebagaimana

regulator penerbangan Singapura. Oleh karena itu, seluruh pesawat yang terbang ke kawasan ini harus memiliki izin Singapura. Oleh karena itu, pesawat biasanya hanya memiliki izin di SATCC dan tidak mengajukan izin terbang ke Indonesia sebagai negara bagian yang lebih rendah, sehingga dianggap sebagai pelanggaran teritorial.

Indonesia sebagai negara berdaulat mempunyai struktur hukum penerbangan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta peraturan pelaksanaannya. Undang-undang ini menjadi rujukan utama kegiatan penerbangan di Indonesia.

Secara umum Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memuat 24 bab dan 466 pasal yang memuat definisi pokok pasal-pasal terkait penerbangan wilayah udara, navigasi, pembagian wilayah udara, pembuatan pesawat udara, registrasi dan kewarganegaraan pesawat udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, keselamatan dan keamanan pesawat udara serta pembahasan-pembahasan terkait lainnya.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga secara implisit memuat ketentuan mengenai penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran wilayah udara. Penerapan undang-undang tersebut diatur dalam pasal 5 sampai dengan pasal 9 yang diuraikan sebagai berikut:

1. Negara Kesatuan Republik Indonesia mempunyai kedaulatan penuh dan hak eksklusif atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia.
2. Sebagai bagian dari pelaksanaan kedaulatan nasional atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintah mempunyai hak dan

tanggung jawab untuk mengatur wilayah udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya dan penerbangan.

3. (1) Untuk melaksanakan tanggung jawabnya berdasarkan Pasal 6, Pemerintah menetapkan zona udara terlarang dan terbatas.(2) Pesawat terbang Indonesia atau asing dilarang terbang di atas zona udara terlarang. (3) Penerbangan larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bersifat tetap dan menyeluruh. (4) Zona udara terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat digunakan untuk penerbangan negara.
4. (1) Pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan. (2) Pesawat udara yang akan dan telah memasuki kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dan ayat (4) diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan. (3) Personel pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan negara. (4) Dalam hal

peringatan dan perintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak ditaati, dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara untuk keluar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau kawasan udara terlarang dan terbatas atau untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara tertentu di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. (5) Personel pesawat udara, pesawat udara, dan seluruh muatannya yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diperiksa dan disidik sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

5. Ketentuan lebih lanjut mengenai pelanggaran wilayah kedaulatan, penetapan kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personel pesawat udara, serta tata cara dan prosedur pelaksanaan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Penegakan hukum terhadap pelanggaran teritorial sebagaimana dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dinilai masih lemah. Lemahnya penegakan hukum terlihat dari faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Soerjono Soekanto berpendapat ada 5 faktor yang mempengaruhi penerapan hukum, yaitu:

1. Faktor hukum substantif

Hal ini dituangkan dalam bentuk peraturan hukum yang menjadi titik tolak proses penegakan hukum, karena hal ini menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum dan masyarakat.

2. Unsur penegak hukum

Peran aparat penegak hukumlah yang menjadi salah satu kriteria keberhasilan proses penegakan hukum.

3. Faktor sarana dan prasarana

Merupakan faktor pendukung yang perlu dikaji lebih dalam baik kualitas maupun kuantitasnya.

4. Faktor masyarakat

Merupakan faktor yang berkaitan khusus dengan pemahaman dan pengetahuan peraturan hukum atau norma. Selain itu, faktor ini juga mencakup kepercayaan masyarakat terhadap penegakan hukum.

5. Faktor budaya

Faktor-faktor inilah yang mempengaruhi perilaku masyarakat sebelum dan sesudah diberlakukannya standar hukum.

Berdasarkan 5 faktor yang mempengaruhi proses penegakan hukum tersebut di atas, maka faktor permasalahan dalam proses penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara terletak pada faktor sifat hukumnya. Isi Kualitas hukum yang baik sebagai landasan penegakan hukum harus menghormati ketiga prinsip tersebut penerapan hukum, khususnya asas keadilan, asas keselamatan, dan asas kepentingan yang sah. Dilihat dari muatan hukum proses

penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara di Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memunculkan sejumlah persoalan yang menjadi kendala dan tantangan bagi proses penegakan hukum tersebut. Masalah-masalah tersebut adalah:

Pertama, pada bagian yang fokus pada kedaulatan wilayah udara, konstruksi hukum penerbangan dalam UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 serta dokumen-dokumen yang menjadi pedoman pelaksanaan undang-undang ini mengatur mengenai pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat udara. izin masuk wilayah udara. Pengertian pelanggaran wilayah udara perlu ditinjau dan dipertimbangkan kembali, mengingat dampak yang ditimbulkan dari pelanggaran wilayah udara tidaklah kecil namun berdampak pada keselamatan, pertahanan negara, dan kedaulatan negara. Begitu pula dengan mendefinisikan pelanggaran wilayah udara sebatas pelanggaran perizinan juga berujung pada pemberian sanksi ringan yang tidak sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan. Kesalahan dalam membuat definisi tersebut tidak hanya berdampak pada lemahnya supremasi hukum Indonesia di mata dunia, namun juga berdampak pada banyaknya pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh negara asing yang tercatat setinggi-tingginya. Hingga Mei 2021 terdapat 498 pelanggaran.²¹ kedaulatan wilayah udara Indonesia.

Sebagai bentuk kebijakan dan penetapan negara Indonesia sebagai negara berdaulat, perlu dilakukan reformasi regulasi mengenai pengertian pelanggaran

²¹ Erric Permana, *KSAU : Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Militer Asing di Indonesia Meningkat*. <https://www.aa.com.tr/id/nasional/ksau-pelanggaran-ruang-udara-oleh-pesawat-militer-asing-di-indonesia-meningkat/2261229> . Diakses Pada 3 Januari 2024

wilayah udara yang hanya sebatas pelanggaran izin, memodifikasinya hingga mengklasifikasikannya sebagai bentuk perilaku kriminal. Dengan mengklasifikasikan pelanggaran wilayah udara sebagai tindak pidana, hal ini akan berdampak pada penurunan angka pelanggaran wilayah udara dengan menetapkan sanksi pidana terhadapnya. Selain itu, belum ada kepastian mengenai hal tersebut. pengertian pelanggaran wilayah udara sebagai pelanggaran izin. Hal ini juga didasarkan pada beberapa pertimbangan, salah satunya adalah hubungan baik antar negara dalam perjanjian internasional. Namun TNI AU sebagai pihak yang bertanggung jawab sebagai ujung tombak pertahanan udara berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia menginginkan definisi tersebut diubah. Untuk itu, terkait hal tersebut, TNI AU, informasi terkini, saat ini sedang menyusun rancangan undang-undang mengenai penindakan lebih lanjut terhadap pelanggaran wilayah udara, yang salah satunya mengubah pengertian pelanggaran izin menjadi pelanggaran wilayah udara.

Menjadikan hubungan internasional antar negara sebagai dasar untuk menganggap pelanggaran wilayah udara sebagai suatu bentuk tindak pidana dinilai tidak tepat, karena Konvensi Chicago 1944 mengatur bahwa suatu negara harus mempunyai kekuasaan penuh dan kendali eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya serta berhak mengambil keputusan. tentang sanksi tersebut di atas apabila terjadi pelanggaran wilayah udara. Oleh karena itu, menurut ketentuan Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dengan jelas menyatakan bahwa Indonesia adalah negara hukum, tidak ada alasan untuk meragukan bahwa pelanggaran wilayah udara merupakan tindak

pidana. pelanggaran sebagai bentuk yang jelas. dan keteguhan kebijakan. di Indonesia, mengingat pelanggaran yang dilakukan merupakan pelanggaran terhadap keamanan, pertahanan, dan kedaulatan negara.

Dengan demikian persoalan pertama menjadi kendala dalam proses penegakan hukum pelanggaran wilayah udara ditinjau dari muatan hukumnya, dalam hal ini Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tidak menghormati asas penerbangan masalah. Pelanggaran definisi wilayah udara yang hanya diartikan sebagai pelanggaran izin bukan merupakan tindak pidana karena adanya hubungan baik antar negara.

Kedua, terdapat permasalahan khusus terkait dengan tidak adanya sanksi tegas jika terjadi pelanggaran wilayah udara. Melihat beberapa pelanggaran wilayah udara yang terjadi di Indonesia, negara-negara yang melakukan pelanggaran tidak mempunyai ketentuan atau peraturan yang mampu secara jelas dan tegas menyatakan bahwa tindakannya termasuk pelanggaran. Sedangkan Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 yang menjadi acuan aturan seluruh kegiatan penerbangan di Indonesia tidak dapat menyebutkan sanksi yang dapat dikenakan atas pelanggaran wilayah udara negara Indonesia. Padahal, undang-undang ini hanya mengatur sanksi terkait pelanggaran wilayah tertentu, khususnya pada zona terlarang dan wilayah udara terbatas, namun tidak mengatur secara menyeluruh pada setiap titik perbatasan wilayah udara di Indonesia, sebagaimana diatur dalam Pasal 401 dan 402 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 berkaitan dengan Penerbangan sebagai berikut:

Pasal 401 : 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 Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 402 : Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Tidak ditetapkannya sanksi terhadap pelanggaran umum wilayah udara di titik mana pun dalam wilayah udara Indonesia dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, tentu saja menunjukkan adanya kesenjangan standar hukum yang dapat menimbulkan asas kepastian hukum. Itu adalah bagian penting dari proses penegakan hukum yang tidak dilakukan. Atas dasar kesenjangan hukum inilah maka pelanggaran wilayah udara di Indonesia tidak dapat dikriminalisasi dan diadili di pengadilan. Dengan demikian, bentuk sanksi yang diterapkan selama ini hanya denda sebesar Rp 60.000.000 yang merupakan tambahan biaya pendaratan yang ditetapkan berdasarkan Pasal 17 huruf (b) Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Permohonan: SKEP/195/IX/2008 Tentang Petunjuk pelaksanaan persetujuan penerbangan (*flight* persetujuan), jelas bahwa perintah sanksi ini tidak memberikan efek jera terhadap beberapa pihak yang melakukan pelanggaran wilayah udara hingga pelanggaran berulang. Hal ini sangat disayangkan, karena Undang-Undang Nomor 1 Tahun

2009 merupakan peraturan yang menerapkan Konvensi Chicago 1944, yang mana isi konvensi tersebut menekankan pada pengakuan kedaulatan wilayah udara “satu negara”.

Terkait dengan sanksi pelanggaran wilayah udara sebenarnya telah disinggung dalam Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, sebagai berikut:

Pasal 10

- 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.

Pasal 11

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.

Pasal 11 ayat (2) dan ayat (3) secara tidak langsung menyatakan bahwa ketentuan tersebut perlu diperjelas dengan Peraturan Kementerian Perhubungan, namun sampai saat ini ketentuan tersebut masih belum ada sehingga dikenakan sanksi administratif. Nomor 4 Tahun 2018 tidak aktif sampai selesai. Peraturan Departemen Perhubungan mengatur hukuman ini secara rinci dan kompleks.

Belum jelasnya sanksi terhadap pelanggaran wilayah udara terkait dengan permasalahan pertama, yaitu belum tepatnya definisi pelanggaran wilayah udara. Apabila pengertian pelanggaran wilayah udara hanya dibatasi pada pelanggaran izin, maka sanksi yang dapat dijatuhkan hanyalah sanksi berupa denda yang tergolong sanksi ringan. Untuk itu, jika tujuan pemberian sanksi terhadap pelanggaran wilayah udara adalah untuk memberikan efek jera terhadap negara yang melakukan pelanggaran, maka perlu dilakukan reformasi regulasi dengan menjadikan pelanggaran wilayah udara sebagai salah satu bentuk pelanggaran pidana. Apabila merupakan tindak pidana, maka sanksi yang dikenakan bisa berupa hukuman yang berat seperti penjara dan denda yang lebih tinggi.

Selain itu, ketidakjelasan sanksi terhadap pelanggaran wilayah udara juga menyebabkan perbedaan penafsiran pejabat peradilan yang menangani pelanggaran wilayah udara dalam penegakan kewenangannya di lapangan. Hal ini tentu menunjukkan tidak terpenuhinya unsur penegakan hukum karena tidak dihormatinya asas kepastian hukum. Inilah sebabnya mengapa reformasi peraturan diperlukan untuk memperjelas sanksi atas pelanggaran wilayah udara. Sehingga sanksi tersebut harus memberikan efek jera agar pelanggaran wilayah udara tidak terjadi lagi di kemudian hari.

Ketiga, persoalan pengerahan TNI AU hanya sebatas penyidik. Selain adanya kesenjangan hukum terkait sanksi terhadap pelanggaran wilayah udara, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga memiliki permasalahan dengan aparat penegak hukum dalam proses penyidikannya yang menitikberatkan pada petugas yang berkompeten dalam melakukan penyidikan terkait insiden yang melibatkan wilayah udara. Sedangkan dalam undang-undang ini dijelaskan bahwa wakil yang berwenang adalah pejabat tertentu yang ruang lingkup tugas dan tanggung jawabnya berada di bidang penerbangan. Dan dalam melaksanakan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Hal ini tentunya tidak sesuai dengan ketentuan Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, Pasal 10 tentang tugas TNI AU sebagai berikut:

- a. Melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan;

- b. Menegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan internasional yang telah di ratifikasi;
- c. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara ;serta
- d. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara

Dalam pasal tersebut tersirat bahwa TNI AU berperan sebagai bek pertama dalam hal pertahanan udara. Namun pada kenyataannya TNI AU hanya berperan dalam penyidikan, berbeda dengan TNI Angkatan Laut yang berperan dalam mengusut tindak pidana di laut investigasi pelanggaran wilayah udara Selain itu, TNI AU adalah pihak pertama yang bertindak jika terjadi pelanggaran wilayah udara, seperti intersepsi dan investigasi awal (pemeriksaan dokumen, pemeriksaan pesawat, pemeriksaan wilayah udara), pemeriksaan awak pesawat dan penumpang), harus dilibatkan lebih lanjut. dalam proses investigasi.

Terkait dengan hal ini, analisa Dinas Hukum (Diskum) AU juga memaparkan pendapatnya dengan menyatakan bahwa sangat diperlukan adanya penguatan regulasi pengaturan pelanggaran wilayah udara disertai dengan pemberian wewenang penyidikan kepada TNI AU. Dasar argumentasinya adalah bahwa secara yuridis TNI AU diberikan tanggung jawab untuk mengamankan dan menegakkan hukum di wilayah udara. Disamping itu juga TNI AU menjadi pihak

yang memiliki alat utama system senjata (alutista) yang mendukung penegakan hukum pelanggaran wilayah udara.²²

Untuk memperluas hal tersebut, TNI AU dengan mengusulkan RUU terkait pengawasan pelanggaran wilayah udara, selain mengusulkan perubahan pengertian pelanggaran wilayah udara, pelanggaran izin terhadap tindak pidana, TNI AU juga mengusulkan perubahan. status TNI AU yang sebelumnya hanya sebagai badan penyidikan, untuk diikutsertakan dalam proses ini. Penyidikan pelanggaran wilayah udara merupakan salah satu bentuk unjuk rasa TNI AU sebagai pelopor dalam urusan pertahanan udara, sebagaimana tertuang dalam Pasal 10 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI.

Keempat, proses penegakan hukum yang tidak jelas. Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 400 ayat (2) diatur bahwa:

"Penyidik pegawai negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 399 menyerahkan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui ketentuan penyidik. Badan Reserse Nasional Indonesia.Polisi."

Isi artikel yang patut ditekankan adalah penyebutan "jaksa". Pasal 13 Undang-Undang Hukum Acara Pidana Nomor 8 Tahun 1981 mengatur bahwa "penuntut umum adalah orang yang diberi wewenang oleh undang-undang untuk mengajukan perkara dan melaksanakan putusan Hakim". Lebih lanjut, Pasal 15 UU 8/1981 mengatur bahwa "Kejaksaan mengadili perkara pidana yang timbul dalam wilayah hukumnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-

²² Dinas Hukum TNI AU. Kajian Hukum Tentang Urgensi TNI AU Sebagai Penyidik dalam Pelanggaran Wilayah Udara oleh Pesawat udara Asing. Jakarta. 2009

undangan”. Begitu pula dengan Pasal 14 yang mengatur tentang kewenangan kejaksaan yang salah satunya adalah menyerahkan perkara ke pengadilan.

Hal ini tentu menunjukkan bahwa proses implementasi UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 masih kabur dan terdapat kesenjangan standar hukum. Ketidakjelasan proses penegakan hukum ini menunjukkan bahwa hingga saat ini belum ada aturan lain mengenai proses penyelesaian pelanggaran wilayah udara melalui pengadilan. Namun hanya melalui proses sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) dan ayat (4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009:

Ayat (1) : Pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan.

Ayat (4) : Dalam hal peringatan dan perintah sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dan Ayat (2) tidak ditaati, dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara untuk keluar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau Kawasan Udara Terlarang dan Terbatas atau untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara tertentu di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Oleh karena itu, perlu dilakukan pengujian terhadap Pasal 400 ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan untuk menghindari kesenjangan normatif. Salah satu solusinya adalah dengan memperlakukan pelanggaran wilayah udara sebagai bentuk tindak pidana. Dengan demikian, makna “jaksa” yang disebutkan dalam pasal tersebut telah tercapai.

Dari penjelasan beberapa permasalahan yang masih ada dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagaimana disebutkan di atas, maka perlu dilakukan reformasi regulasi sebagai bentuk penyempurnaan regulasi tersebut. Sehingga proses penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran wilayah udara menghormati asas kepastian, keadilan, dan kepentingan yang sah.