

ANALISA LINTASAN PESAWAT SIPIIL MALAYSIA DI RUANG UDARA BATAM TANPA IZIN DALAM PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN INTERNASIONAL.docx

by pkpa.fhuwks@yopmail.com 1

Submission date: 23-Jan-2024 11:17PM (UTC-0800)

Submission ID: 2277307576

File name: ANPA_IZIN_DALAM_PERSPEKTIF_HUKUM_NASIONAL_DAN_INTERNASIONAL.docx (480.71K)

Word count: 16803

Character count: 110221

SKRIPSI

ANALISA LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA DI
RUANG UDARA BATAM TANPA IZIN ⁴³ DALAM
PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN
INTERNASIONAL



OLEH:

ALEXANDRO JAPA MOLO

20300132

⁸
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA SURABAYA

2024

**ANALISA LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA DI RUANG UDARA
BATAM TANPA IZIN DALAM PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN
INTERNASIONAL**

8
SKRIPSI

**UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN PERSYARATAN GUNA MEMPEROLEH
GELAR SARJANA HUKUM PADA PROGRAM STUDI HUKUM PROGRAM
SARJANA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA
SURABAYA**



OLEH:
ALEXANDRO JAPA MOLO
NPM: 20300132

UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA SURABAYA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI HUKUM PROGRAM SARJANA
2024

**ANALISA LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA DI RUANG UDARA
BATAM TANPA IZIN DALAM PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN
INTERNASIONAL**

8
SKRIPSI

**UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN PERSYARATAN GUNA MEMPEROLEH
GELAR SARJANA HUKUM PADA PROGRAM STUDI HUKUM PROGRAM
SARJANA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS WIJAYA KUSUMA
SURABAYA**



OLEH:
ALEXANDRO JAPA MOLO
NPM: 20300132

SURABAYA, JANUARI 2024
MENGESAHKAN,

DEKAN

PEMBIMBING

Dr. UMI ENGGARSASI, S.H., M.Hum.

MASITHA TISMINANDA K, S.H.,M.H

**ANALISA LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA DI
RUANG UDARA BATAM TANPA IZIN DALAM
PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN
INTERNASIONAL**

SKRIPSI

DI PERSIAPKAN DAN DISUSUN

OLEH:

ALEXANDRO JAPA MOLO

NPM: 20300132

8

TELAH DIPERTAHANKAN

DI DEPAN DEWAN PENGUJI PADA TANGGAL ... JANUARI 2024

DAN DINYATAKAN TELAH MEMENUHI PERSYARATAN

SUSUNAN DEWAN PENGUJI

1. (KETUA) 1.

2. (ANGGOTA) 2.

3. (ANGGOTA) 3.

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur bagi Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini. Penyusunan Tugas Akhir ini diajukan untuk memenuhi salah satu persyaratan guna meraih gelar Sarjana Strata-1 di Program Hukum, Program Studi Hukum, Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.

Rasa terima kasih yang tak terhingga penulis sampaikan kepada berbagai pihak yang telah membantu penulis selama ini, khususnya:

1. Bapak Prof. Dr. Dr. H. Widodo Ario Kentjono, Sp. THT-KL(K), FICS. selaku Rektor Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.
2. Ibu Dr. Umi Enggarsasi, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.
3. Bapak Dr. Agam Sulaksono, S.H., M.H. Selaku dosen wali saya.
4. Ibu Masitha Tisminanda K, S.H, M.H. Selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberikan bimbingan serta pengarahan dalam penyusunan Tugas Akhir ini.
5. Staf Perpustakaan Universitas Wijaya Kusuma Surabaya yang telah membantu penulis dalam menemukan referensi untuk penulisan skripsi ini.

6. Para Staf Pengajar dan Karyawan Program Hukum dan Fakultas Hukum⁸ Universitas Wijaya Kusuma Surabaya yang telah banyak berjasa selama masa kuliah.
7. Untuk orang tua penulis, Arnoldus Molo dan Herimina Anisia Kalo yang telah memberikan dukungan dan doa tanpa henti kepada penulis, serta kakak Saya , Alfiyanto Felixius Arni Molo, Engelbertin Novita Molo ,Yohanes Anzkarius Dapa, Dan juga keponakan tersayang Christian dan Valerie yang telah memberikan semangat serta dukungan selama proses pengerjaan Tugas Akhir ini.
8. Teman terdekat penulis Aurelia Bella Ortho Garu, Imanuel Kevas Bisono, Putri, Arda Jiman,dan Stefin Dergong yang selalu setia saling mendukung dalam pengerjaan Tugas Akhir ini, menjadi teman sharing, dan memotivasi saya untuk Kembali aktif menyelesaikan Tugas Akhir ini.
9. Grup “MB” Dion Prakasa, Andre Luciano, Hakkinen Frans, dan Alexander Oberto Bantara. Yang menjadi teman terdekat penulis, membantu menghilangkan rasa penat, dan telah berjuang Bersama selama masa kuliah.
10. Sahabat penulis Andreas Florenzo, Farhan Hafids, Luis Monteiro, dan Peter Banda. Yang selalu memberikan semangat untuk penulis dalam mengerjakan Tugas Akhir, serta menjadikan teman yang menghilangkan rasa penat dan bosan dalam mengerjakan tugas Akhir ini.
11. Kepada Andi Oktaviana Mentari sebagai sosok spesial bagi saya, terima kasih telah menjadi pendukung dalam hal apapun, yang menemani meluangkan

waktunya, mendukung dan mendengar segala keluh kesah, dan senantiasa sabar menjadi bagian dari perjalanan saya.

12. Kepada diri penulis sendiri karena telah kuat lahir dan batin untuk menyelesaikan masa kuliah dan penulisan skripsi ini.
13. Teman-teman mahasiswa Program Hukum Angkatan 2020 yang telah berjuang Bersama selama masa perkuliahan di Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.
14. Semua pihak yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung dalam pembuatan Skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu penulis mengharapkan segala petunjuk, kritik, dan saran yang membangun agar dapat memberikan pengembangan serta perbaikan untuk penulisan selanjutnya.

Ahkir kata penulis mohon maaf apabila ada kekurangan dalam penulisan skripsi ini. Semoga Tugas Akhir ini bisa memberikan manfaa kepada berbagai pihak.

Surabaya, Januari 2024

Penulis

(Alexandro Japa Molo)

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Alexandro Japa Molo

Npm : 20300132

Alamat : Jl. Dukuh Kupang Barat XVII no.12, Surabaya

Email : alexandromolo5@gmail.com

Menyatakan bahwa rencana penelitian (proposal penelitian) yang berjudul :
“ANALISA LINTAS PESAWAT SIPIL MALAYSIA DI RUANG UDARA BATAM
TANPA IZIN DALAM PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN
INTERNASIONAL”⁸ adalah murni gagasan saya yang belum pernah saya publikasikan
di media, baik majalah maupun jurnal ilmiah dan bukan tiruan (plagiat) dari karya
orang lain.

Apabila ternyata nantinya rancangan penelitian tersebut di temukan adanya
unsur plagiarisme atau autoplagarisme, saya siap menerima sanksi akademik yang
akan dijatuhkan oleh Fakultas.

Demikian pernyataan ini saya buat sebagai bentuk pertanggung jawaban etika
akademik yang harus dijunjung tinggi dilingkungan perguruan tinggi.

ABSTRAK

Lintasan pesawat asing tanpa izin adalah suatu tindakan yang dapat dianggap sebagai pelanggaran hukum dan merugikan kedaulatan suatu negara. Lintasan pesawat asing tanpa izin mencakup berbagai aspek, termasuk potensi ancaman terhadap keamanan nasional, ketertiban udara, dan integritas wilayah udara suatu negara. Penerobosan atau lintasan pesawat asing tanpa izin bisa menjadi perhatian serius bagi otoritas penerbangan sipil dan militer suatu negara. Otoritas penerbangan biasanya memiliki protokol keamanan dan prosedur untuk menanggapi situasi semacam itu. Tindakan semacam ini dapat menciptakan ketidakpastian, meningkatkan risiko insiden atau kecelakaan udara, dan mengancam keselamatan penerbangan secara keseluruhan.

Tujuan penulisan ini adalah untuk menganalisis cara yuridis lintasan pesawat sipil Malaysia di ruang udara Batam tanpa izin dalam perspektif hukum nasional dan hukum internasional. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif dengan menganalisis berbagai peraturan perundang-undangan baik di tingkat nasional maupun internasional yang terkait dengan masalah ini. Hasil analisis menunjukkan bahwa tindakan lintasan pesawat sipil Malaysia tanpa izin di ruang udara Batam melanggar kedaulatan negara serta norma-norma hukum internasional terkait penerbangan sipil. Implikasi hukum dari tindakan ini perlu dipertimbangkan untuk menentukan langkah yang akan diambil guna menyelesaikan sengketa ini sesuai dengan hukum nasional dan hukum internasional yang berlaku. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dalam upaya penegakan hukum terkait dengan sengketa lintasan pesawat sipil di wilayah udara suatu negara

Kata Kunci: Lintasan Pesawat, Kedaulatan, Pelanggaran wilayah.

ABSTRACT

⁵² The unauthorized crossing of foreign aircraft is an act that can be regarded as a violation of the law and detrimental to the sovereignty of a country. The penetration or crossing of foreign aircraft without permission can be a serious concern for the civil and military aviation authorities of a country. Aviation authorities usually have security protocols and procedures to respond to such situations. This kind of action can create uncertainty, increase the risk of an incident or an air accident, and threaten overall aviation safety.

⁴⁷ The purpose of this writing is to juridically analyze the passage of Malaysian civilian aircraft in Batam's unlicensed airspace in the perspective of national and international law. The research method used is a normative jurisprudential approach by analyzing various legislative regulations at both the national and international levels related to this issue. The results of the analysis indicate that ⁴⁵ the unlicensed passage of Malaysian civilian aircraft in Batam's airspace violates the sovereignty of the country as well as the norms of international ⁵⁶ law relating to civil aviation. The legal implications of this action must be considered in determining the steps to be taken to resolve this dispute in accordance with national and applicable international law. This research is expected to contribute thought into law enforcement efforts related to civil aircraft passage disputes in a country's airspace.

Keywords: Plane trajectory, Sovereignty, Territory violation.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
8 DAFTAR ISI	ii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	15
C. Tujuan Penelitian	15
D. Manfaat Penelitian	15
E. Kerangka Konseptual	16
F. Metode Penelitian	27
G. Sistematika Kepenulisan	29
DAFTAR BACAAN	31

BAB I

⁶ PENDAHULUAN

A. 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 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

¹ 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,

¹ Aflafa, M. (2021). Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Oleh Pesawat Asing Di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional Dan Nasional Indonesia. *Skripsi*, 1-91.

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

¹ 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

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

⁶ 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

²⁰ Setiani, B. (2017). Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Asing. *Jurnal Konstitusi, Volume 14, Nomor 3*,h.491

⁶ 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 ⁵ 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 ³⁰ 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 ³⁰ oleh warga negara Inggris berinisial MJT dan TVB sebagai copilot serta CMP sebagai kru. Dari hasil pemeriksaan pesawat tersebut ⁴⁶ memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin dan tidak memiliki kelengkapan dokumen penerbangan.⁴

⁵ 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*

²¹
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

⁵ *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 ⁵ *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* yang diadopsi oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).

² 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 ² wilayah udara adalah dengan melakukan intersepsi atau penyeragaman 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.

² 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 melanggar. Pelaksanaan intersepsi 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:

² 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 tindakan 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

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

² tentunya akan diproses sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada dasarnya, setiap pesawat sipil yang ingin melewati ³³ ruang udara suatu negara harus mendapatkan izin dari otoritas penerbangan sipil negara tersebut. Izin ini diberikan ⁶¹ untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan efisiensi lalu lintas udara. Setiap negara memiliki yuridiksi atas ruang udaranya, dan aturan serta regulasi untuk mengelola lalu lintas ⁵⁷ udara diatur oleh hukum nasional yang masing-masing negara dan perjanjian internasional yang relevan. Indonesia sendiri merupakan negara berdaulat yang memiliki hak dan kuasa penuh atas wilayahnya baik laut, udara, maupun darat.

⁷ 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.

⁷ Kondisi wilayah Indonesia yang luas tentunya berpotensi mengandung 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.

⁷ Tugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan wilayah udara secara yuridiksi nasional yang diembani 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.

⁵ 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

⁵ 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

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

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

⁵ 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* (FIR) yang dimiliki. Pengertian FIR sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 55 Tahun 2016 tentang Tataunan 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 ²³ *air traffic control*, *flight information services*, dan *alerting services*. Ketiga fungsi tersebut kemudian diakomodir ke dalam suatu layanan udara bernama ²³ *air traffic services* yang berfungsi untuk mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara, ²³ 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 pertemuan⁵⁸ *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.

² 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.² 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.

¹¹ 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”.

B. 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 yang dilakukan pemerintah Indonesia agar FIR(Flight Information Region) Kembali dikelola Indonesia?

C. 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 upaya hukum yang dilakukan pemerintah Indonesia dalam mengatasi lintasan pesawat asing tanpa izin.

D. 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 ⁵ dalam Menyusun kebijakan untuk pembuatan peraturan perundang-undangan atau kebijakan lainnya tentang pelanggaran lalu lintas penerbangan.
- B. Penelitian ini merupakan wadah ⁶⁰ bagi penulis untuk mengaplikasikan teori-teori yang telah dipelajari, selain untuk memenuhi persyaratan akademis untuk mendapatkan ⁸ 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. ¹³ 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 ³⁷ di wilayah Indonesia dalam perspektif hukum nasional dan internasional.

E. Kerangka Konseptual

Untuk menganalisis rumusan ⁵⁹ masalah yang ada dalam penulisan ini, penulis menggunakan berbagai teori sebagai dasar bentuk pemikirannya, yaitu sebagai berikut:

1. Pengertian Analisis Yuridis

¹⁰ 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. ¹⁰ 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 ²⁸ “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 diakui oleh pemerintah serta harus dipatuhi setiap orang dimana wilayah hukum tersebut berlaku. Berdasarkan dua pengertian di atas 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 di wilayah 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 di wilayah 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 di atasnya. Namun demikian kedaulatan tersebut dibatasi oleh hak-hak negara lain untuk melintas di wilayah 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 unsur⁴ 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. Dalam⁴ 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.²⁴ 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

⁶ 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.

³ 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.

³ 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 kelemahanan 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

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

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

⁹ wakil rakyat dan utusan golongan dan daerah dalam Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR).

⁹ 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 pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga

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

³ 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 (Attack 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.

²⁴ F. Metode Penelitian

1. 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 ⁸ ¹⁵ ⁶⁴

penulis yaitu dengan menggunakan definisi pendekatan perundang-undangan.

¹⁹ 2. 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 bahan-bahan hukum yang memiliki kekuatan mengikat meliputi peraturan perundang-undangan dan segala dokumen resmi yang memuat ketentuan hukum.

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.

³³ 3. 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.

4. 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 ⁵ aturan perundang-undangan yang ada di Indonesia dan melakukan perbandingan dengan aturan hukum internasional.

¹¹ G. Pertanggungjawaban Sistematika Penulisan

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

²⁷ 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

¹⁵ Bab ini adalah Pendahuluan yang berisikan gambarann singkat mengenai isi skripsi yang terdiri dari Latar Belakang, Pembatasan Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Metode Penelitian dan Sistematikan Penulisan.

BAB II ANALISIS STATUS HUKUM

¹¹ 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 PEMBAHASAN UPAYA HUKUM

¹¹ Bab ini merupakan uraian berupa analisis- analisis yang dilakukan untuk membahas pemecahan permasalahan-permasalahan dengan tujuan mendapatkan 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”.

¹³ 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.

BAB II

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

I. Pengaturan lintasan pesawat asing Malaysia ²⁵ 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 ⁶ mempunyai kedaulatan penuh dan hak eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya. Oleh karena itu, negara-negara peserta Konvensi dapat ⁵ membatasi penerbangan pesawat lain yang tidak berpartisipasi dalam Konvensi, sesuai dengan ketentuan ¹² 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 ³¹ penegakan pelanggaran kedaulatan oleh pesawat asing, persahabatan antar negara dalam pengelolaan penerbangan sipil, wilayah udara dan mencegah ¹ 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: ³⁴ Negara-negara Peserta mengakui bahwa setiap Negara mempunyai kedaulatan penuh dan hak eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya. Ketentuan ini merupakan ¹ salah satu pilar utama hukum internasional yang mengatur wilayah udara. Sebelumnya ¹ 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 (KUHpd) 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

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.

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 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 tertutupnya 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.

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.

Prinsip kedaulatan wilayah udara nasional¹ 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)¹ 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 tersebut⁵ 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 sipil¹ asing. Yang menarik dari lampiran ini adalah adanya ketentuan terkait undang-undang yang harus berlaku dimanapun pesawat terbang dan tidak boleh bertentangan.¹

¹ Konsep kedaulatan negara atas wilayah udara dan upaya penegakan pelanggaran kedaulatan oleh pesawat asing. Nasional kedaulatan atas konsep wilayah ²² 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.”

¹ Mengenai batas wilayah udara, tidak disebutkan dalam Konvensi Paris tahun 1919, maupun dalam Konvensi Chicago tahun 1944.

¹ **b. Kedaulatan Negara di Ruang Udara Menurut Hukum Nasional.**

Penting untuk mengkaji ketentuan ²² kedaulatan negara atas wilayah udara dalam hukum nasional untuk memahami bagaimana hukum nasional mengaturnya, khususnya ³⁶ Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan undang-undang berikutnya, khususnya ¹ 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 ⁵³ 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 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,

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.

¹ 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

¹ 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 atas kedaulatan negara atas wilayah udara, darat, dan laut dalam berbagai perjanjian internasional.

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

¹ 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 1.83 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 apa pun 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.

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

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

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 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,

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

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.

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 contoh nya 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, Papua Nugini dengan Papua Barat, dan Timor Timur dengan Pulau Timur.¹⁹ Pada batas wilayahnya, Indonesia

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

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

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.

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

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* (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:

5. Negara Kesatuan Republik Indonesia mempunyai kedaulatan penuh dan hak eksklusif atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia.
6. 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.
7. (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.

8. (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.

9. 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 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

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

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

- 2) 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

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

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-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.

BAB III
UPAYA PEMERINTAH INDONESIA UNTUK
MENGEMBALIKAN FIR (FLIGHT INFORMATION REGION)
KEMBALI DI KELOLA INDONESIA

I. Sejarah Pengelolaan FIR (Flight Information Region).

Perkembangan dan terbentuknya FIR tidak lepas dari sejarah penerbangan. Pada tahun 1920-an, peraturan pelayanan lalu lintas udara mulai dikembangkan yang sekarang dikenal dengan Air Traffic Control (ATC). Saat melakukan operasi seperti lepas landas dan mendarat, pilot harus menghubungi petugas bandara (darat) terlebih dahulu untuk mendapatkan izin atau izin penerbangan. Badan ATC nasional pertama yang fungsinya memberikan pelayanan lalu lintas udara berdasarkan kebutuhan maskapai penerbangan didirikan saat itu pada tahun 1935 di Newark, New Jersey, Amerika Serikat. Tugas pertama ATC adalah menerima posisi dan mengendalikan pesawat agar mengikuti lintasan yang telah ditentukan. Untuk memberikan panduan, para pejabat menggunakan peta besar yang memuat “perahu udang”. Perahu udang digunakan untuk

mewakili pergerakan pesawat dan berisi informasi tentang jadwal penerbangan pesawat.²³

Dunia penerbangan senantiasa mengalami perubahan, hal ini dibuktikan pada tahun 1956. Hal ini kemudian diperlukan untuk menjamin pelayanan lalu lintas udara secara penuh di seluruh dunia, dan sekaligus menentukan sebaran FIR di wilayah udara masing-masing negara, yang nantinya akan menjadi sebuah kesatuan. penyedia jasa berupa layanan pengatur lalu lintas udara seluruh pesawat yang akan terbang melintasi wilayah udara berbeda suatu negara. FIR sendiri merupakan bagian dari pengaturan penerbangan yang hadir dengan permasalahan penerbangan yang tidak terbatas pada satu negara atau negara lain. Oleh karena itu, untuk mencapai keselamatan dalam industri penerbangan dunia, perlu dilakukan pengaturan lalu lintas atau navigasi udara yang diterapkan pada tingkat internasional.²⁴

Percobaan-percobaan yang berkaitan dengan balon udara selama musim panen . Semakin berkembangnya jaman maka teknologi dan ilmu pengetahuan juga semakin maju. Hal tersebut ditandai dengan

²³Ifan Suparman, "Sejarah dan Perkembangan Flight Information Region (FIR)", available from [https:// www.kompasiana.com/virtuelounge/61f8f2eb870005875563bb5/sejarah-dan-perkembangan-flight-in-formation-region-fir?page=4&page_images=1](https://www.kompasiana.com/virtuelounge/61f8f2eb870005875563bb5/sejarah-dan-perkembangan-flight-in-formation-region-fir?page=4&page_images=1) , di akses 9 januari 2024

²⁴Indaha Sakinah, (2019), "Upaya Indonesia Dalam Mengambilalih Flight Information Region Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna", Tesis Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, Hal.23.

perkembangan pesat yang terjadi dalam dunia penerbangan. Dimana pada abad ke-19 di negara bagian North Caroline, Amerika Serikat, adanya manusia yang pertama kali berhasil terbang dengan kendaraan bermotor yang lebih berat dari udara, tepatnya setelah Orville Wright berhasil menerbangkan pesawat udara yang dia rancang bersama saudaranya. Sehingga kejadian tersebut menjadi sebuah awal perkembangan ruang udara dimana sebagai sumber daya alam yang mulai diperhatikan.

Perkembangan FIR tidak lepas dari sejarahnya yang dimulai dari air traffic control (ATC). Sebagaimana disebutkan dalam artikel Kresno tentang Flight Information Zones dijelaskan bahwa pembentukan pengatur lalu lintas udara dimulai pada tahun 1929, ketika ada seorang pria bernama Archie W. League, seorang Amerika, mendorong kereta dorongnya ke Bandara Lambert, St. Petersburg, Kota Louis. Di dalam mobil terdapat dua buah bendera merah dan sebuah bendera kotak-kotak beserta barang-barang lainnya seperti kursi, buku latihan, makanan, dan minuman untuk makan siang. Di bandara, tugas Archie adalah mengendalikan lalu lintas udara dengan mengibarkan bendera sebagai mercusuar atau sinyal saat pesawat bersiap lepas landas dan mendarat. Meski tindakan Archie dinilai tidak efektif dalam mengendalikan lalu lintas udara, namun tindakan

tersebut sangat bermanfaat karena saat itu belum banyak pesawat yang terbang dan melayang di wilayah udara.²⁵

Kemudian, pada tahun 1930, menara pengatur lalu lintas udara (Airport Control Tower) pertama kali dibangun di Cleveland, AS. Menara ini dilengkapi dengan peralatan seperti lampu lalu lintas dan radio dua arah yang berfungsi sebagai pengatur lalu lintas udara. Kemudian, pada tahun 1938, pemerintah Amerika Serikat memberlakukan Civil Aeronautics Act. Undang-undang ini mewajibkan semua pilot untuk memperhatikan semua instruksi yang diberikan oleh pengontrol lalu lintas udara. Namun, pengawas lalu lintas udara saat itu kesulitan menentukan posisi penerbangan pasti dari pesawat yang mereka lacak.²⁶

Pada tahun 1946, peralatan radar yang berfungsi sebagai alat untuk mengatur operasional navigasi udara pertama kali ditemukan dan menjadi faktor utama terciptanya FIR di seluruh wilayah udara di seluruh dunia. Selanjutnya pada tahun 1956 terjadi peristiwa bersejarah yang membawa perubahan pada sektor penerbangan mengenai kebutuhan mutlak akan pengendalian lalu lintas udara yang memadai di seluruh dunia

²⁵ Maulidya Tiarayu Putri,(2019), “Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna Dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia”, *Justitia Jurnal Hukum*, Vol.3, No.1, Hlm 120-121.

²⁶ Zen Veronica Anggelina,(2013) “Analisis Kemampuan Jakarta FIR Dalam Rangka Pengambilalihan Penger- dalian Wilayah Udara Kepulauan Riau Dari Singapura FIR”, (Thesis, Jurusan Teknik Penerbangan, Sekolah Tinggi Teknologi Adisutjipto, Yogyakarta), 2013, Hlm.28-29.

dan pembentukan FIR yang seragam untuk selamanya di wilayah udara masing-masing negara, sebagai satu wilayah udara yang memberikan pelayanan di seluruh dunia. berupa pelayanan pengatur lalu lintas udara kepada seluruh pesawat udara yang akan terbang melintasi wilayah udara berbeda suatu negara.

Flight Information Region (FIR) sendiri merupakan elemen penting dalam pengendalian lalu lintas udara yang dikembangkan oleh ICAO berdasarkan Konvensi Chicago 1944 yang terdapat pada Annex 11 terkait Air Traffic Services. Layanan lalu lintas udara (ATS) adalah kegiatan bimbingan dan pengelolaan pesawat yang disediakan oleh ATC pada rute khusus. ICAO mempunyai tanggung jawab penuh berdasarkan Piagam Konvensi Chicago tahun 1944 untuk membantu penyediaan prosedur teknis standar untuk navigasi lalu lintas udara sipil. Sebagaimana tercantum dalam Pasal 28 (b), khususnya “Penerapan dan penerapan sistem standar yang sesuai” diikuti oleh Pasal 54 ayat (e), khususnya ICAO melalui Dewannya dengan tugas membentuk Komite Lalu Lintas Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56:

Komite Lalu Lintas Udara terdiri dari 15 anggota yang ditunjuk oleh Dewan dari antara mereka yang ditunjuk oleh Negara-negara Peserta. Orang-orang ini harus memiliki kualifikasi dan pengalaman yang sesuai dalam ilmu pengetahuan dan praktik aeronautika. Dewan akan meminta

nominasi dari seluruh Negara Peserta. Ketua Komite Navigasi Udara ditunjuk oleh Dewan.

Pasal 57:

Komite Lalu Lintas Udara:

- a) Mempertimbangkan dan merekomendasikan kepada Dewan penerapan amandemen terhadap lampiran Konvensi ini;
- b) Membentuk sub-komite teknis tanpa ada Negara Pihak mana pun yang boleh diwakili, jika demikian keinginan;
- c) Memberi nasihat kepada Dewan mengenai pengumpulan dan komunikasi dengan Negara-negara Peserta semua informasi yang dianggap perlu dan berguna oleh Dewan untuk pengembangan operasi lalu lintas udara (Konvensi, 1944).

Komite Navigasi mempunyai sejumlah tugas yang tercantum dalam Pasal 57 ayat (a), serupa dengan Pasal 54 ayat (1), termasuk produksi produk teknis untuk dilaksanakan oleh masing-masing Negara Anggota dan ditunjuk sebagai pihak yang bertanggung jawab atas tugas teknis tersebut permasalahan yang berkaitan dengan navigasi udara.

Kemudian pada Lampiran 11 terkait pelayanan lalu lintas udara disebutkan bahwa setiap negara anggota ICAO wajib menentukan wilayah udaranya yang digunakan untuk mengatur pelayanan lalu lintas udara demi

kepentingan keselamatan udara. Lampiran 11 merupakan dasar pemikiran pembentukan FIR. Dasar hukum zona informasi penerbangan diatur dalam Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 dan Lampiran 11 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan:

Masing-masing Negara Pihak berjanji, sejauh dapat dilakukan, untuk:

- (a) "menyediakan bandar udara, layanan radio, layanan meteorologi dan fasilitas navigasi udara lainnya di wilayahnya untuk memfasilitasi navigasi udara internasional, sesuai dengan standar dan praktik yang direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu berdasarkan Konvensi ini;
- (b) Mengadopsi dan menerapkan sistem standar yang sesuai untuk prosedur komunikasi, kode, tanda, sinyal, penerangan dan aturan serta praktik pengoperasian lainnya yang mungkin direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu. bila, sesuai dengan Konvensi ini;
- (c) Bekerja sama dalam upaya internasional untuk menjamin publikasi peta dan diagram penerbangan sesuai dengan standar yang mungkin direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu sesuai dengan Konvensi ini.

Berdasarkan Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 tersebut di atas, dapat dijelaskan bahwa setiap negara anggota ICAO bertanggung jawab menyediakan pelayanan dan fasilitas di bidang informasi penerbangannya.

Fasilitas yang disediakan antara lain bandar udara, pelayanan meteorologi, pelayanan radio dan fasilitas navigasi udara lainnya untuk memperlancar lalu lintas udara internasional sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam konvensi ini. Setelah itu, setiap negara juga mengadopsi dan menerapkan sistem prosedur komunikasi yang sesuai seperti kode, tanda, sinyal, penerangan atau aturan pengoperasian yang ditentukan dalam konvensi ini dan diperbarui setiap saat. Hal ini dilakukan untuk memudahkan operasional penerbangan yang melewati wilayah udara suatu negara.

FIR adalah wilayah udara yang ditentukan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, didistribusikan ke seluruh dunia, termasuk layanan informasi penerbangan dan layanan peringatan. Menurut ICAO Annex 11 tentang Air Traffic Services juga dijelaskan bahwa Flight Information Service adalah suatu layanan yang dibuat dan disiapkan dengan tujuan untuk membantu maskapai penerbangan dalam memberikan panduan dan informasi keselamatan dan efektivitas yang komprehensif. Layanan informasi penerbangan (FIS) disediakan oleh manajemen untuk menyediakan layanan navigasi yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan untuk menghindari bahaya, seperti tabrakan di udara.

Berdasarkan informasi di dalam pelayanan informasi penerbangan (*Flight Information Services*) memiliki beberapa pelayanan informasi seperti:

1. Pelayanan informasi *Significant Meteorological Information* (SIGMET) dan Informasi *Airmen's Meteorological Information* (AIRMET).
2. Pelayanan informasi mengenai aktivitas gunung berapi baik setelah erupsi atau sedang terjadi erupsi dan abu vulkanik.
3. Pelayanan informasi mengenai material seperti radioaktif atau bahan kimia yang beracun yang dilepaskan ke atmosfer.
4. Pelayanan informasi yang terkait dengan perubahan pada pelayanan bantuan navigasi.
5. Pelayanan informasi mengenai perubahan kondisi *aerodromes* dan fasilitas terkait, termasuk informasi yang berkaitan dengan situasi pada area yang mengalami pergerakan *aerodrome* akibat terganggu oleh salju, es atau kedalaman air yang signifikan.
6. Pelayanan informasi tentang balon udara tanpa awak, dan;
7. Pelayanan informasi lain yang akan berpengaruh pada keamanan dan keselamatan penerbangan.

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional adalah organisasi Dewan Ekonomi dan Sosial Perserikatan Bangsa-Bangsa (ECOSOC) yang didirikan pada tanggal 4 April 1947 berdasarkan Konvensi Chicago ke-29 tahun 1944. Fungsi organisasi ini adalah untuk mengembangkan teknik dan prinsip yang berkaitan dengan lalu lintas udara internasional dan untuk

membantu dalam perencanaan dan pengembangan transportasi udara internasional untuk memastikan pertumbuhan yang aman dan berkelanjutan. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional terdiri dari Majelis Umum (Majelis), Otoritas Harian (Dewan) dan badan-badan lain yang dianggap penting seperti Komite Lalu Lintas Udara, Komite Hukum dan Komite Transportasi udara.²⁷

Secara umum, definisi wilayah informasi penerbangan (FIR) adalah istilah yang digunakan untuk menunjukkan suatu sistem penerbangan yang menggambarkan suatu wilayah udara dengan ukuran tertentu di mana layanan sistem informasi dan peringatan penerbangan disediakan. Ini adalah sistem pembagian wilayah udara terbesar yang digunakan di dunia saat ini. FIR membuat suatu sistem informasi dan layanan peringatan pada tingkat dasar pelayanan lalu lintas udara, fungsi dari sistem ini adalah memberikan informasi terkait keselamatan dan efisiensi kinerja penerbangan, serta rambu-rambu peringatan bagi pesawat udara. Saat ini, kendali lalu lintas udara, informasi penerbangan, dan layanan peringatan bersama-sama merupakan layanan lalu lintas udara, yang merupakan salah satu sarana dukungan darat yang penting untuk menjamin keselamatan dan

²⁷ Suwoto,(2015), “Akibat Hukum Perjanjian Flight Information Regiopn (FIR) Tahun 1973 Diatas Perairan Riau Dan Natuna Setelah Terjadinya Perubahan Teritorial Indonesia”, (Tesis, Fakultas Hukum, Universitas Tanjung- pura), Pontianak, 2015.

efektivitas pengendalian lalu lintas udara, operasi lalu lintas udara di seluruh dunia.²⁸

Beberapa tujuan dari layanan lalu lintas udara yaitu untuk:

1. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat;
2. Mencegah terjadinya tabrakan antara pesawat yang berada di area maneuver dan penghalang di daerah tersebut;
3. Mempercepat dan menjaga arus lalu lintas udara yang teratur;
4. Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk melakukan penerbangan yang aman dan efisien;
5. Memberitahu organisasi yang tepat mengenai pesawat yang membutuhkan bantuan pencarian dan penyelamatan, dan membantu organisasi seperti yang di perlukan.

Secara internasional, wilayah udara telah disepakati berdasarkan ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang mengakui bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan menyeluruh atas wilayah udara di atas wilayahnya. Selain berdasarkan kedaulatan, wilayah udara dalam dunia penerbangan disebut juga wilayah udara untuk keperluan operasional penerbangan. Wilayah informasi penerbangan (FIR) dibagi menjadi dua wilayah. FIR artinya layanan untuk penerbangan sampai ketinggian 20.000

²⁸ Nanda Indrawati, (2022) "Peluang Dan Tantangan Penandatanganan Perjanjian Penyesuaian Flight Information Region (FIR) Antara Indonesia Dengan Singapura", Jurnal Paradigma Hukum Pembangunan, Vol.7, No.2.

kaki, kemudian untuk ketinggian di atas 20.000 kaki disebut Upper Flight Information Region (UIR).²⁹ Kawasan penerbangan di Indonesia meliputi Flight Information Area dan Higher Information Area. Zona kedaulatan regional tidak didasarkan pada pertimbangan keamanan nasional, sedangkan zona udara didasarkan pada pertimbangan keamanan yang disepakati secara internasional dalam Rencana Navigasi Udara, dalam hal ini Indonesia juga ikut serta dalam penentuannya. Oleh karena itu, seringkali ruang kedaulatan wilayah udara tidak serta merta sama dengan wilayah udara.³⁰

Kebijakan yang dikembangkan berdasarkan Konvensi Chicago 1944 tertuang dalam 18 lampiran yang menjadi dasar pembentukan FIR. Pelayanan lalu lintas udara merupakan salah satu kebijakan yang diatur dalam Lampiran 11 Konvensi Chicago 1944 yang berkaitan dengan penyelenggaraan dan pemantauan operasi lalu lintas udara, informasi penerbangan serta pelayanan pemberitahuan dan peringatan situasi berbahaya.

²⁹ Asep Adang Supriyadi, Masita Dwi Mandini Manessa, mRudy Agus Gemilang Gultom, “:Isu Penyelarasan Flight Information Region di Atas Wilayah Natuna Issue on Flight Information Region above Natuna Area”, *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 05 No. 03, November 2018. Hlm. 261

³⁰ Yanyan Mochamad, Ian Montratama, Ikardhi Putera, (2017) “Langit Indonesia Milik Siapa”, PT. Elex Me- dia Komputindo, Jakarta.

FIR merupakan bagian dari peraturan penerbangan yang berlaku di seluruh negara di dunia. Sebelum adanya dua FIR tersebut, Indonesia awalnya memiliki empat FIR yaitu Jakarta, Bali, Ujung Padang dan Biak. Berdasarkan Publikasi Informasi Aeronautika Tambahan (AIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. 02/05 tanggal 14 April 2005, wilayah udara Indonesia dibagi menjadi dua FIR Jakarta dan FIR Ujung Padang mulai tanggal 12 Mei 2005. FIR yang dikelola oleh AirNav Indonesia memiliki luas total 2.219.629 km² dan luas 1.476.049 km² dengan rata-rata frekuensi penerbangan lebih dari 10.000 penerbangan/hari. FIR Indonesia terbagi menjadi dua wilayah udara, Jakarta FIR Air Traffic Services Center (JATSC) di sebelah barat, berpusat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, bertugas melayani penerbangan domestik dan internasional. Sedangkan Air Traffic Services Center (MATSC) FIR Makassar terletak di sebelah timur, berpusat di Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar, untuk memberikan pelayanan dalam fungsi FIR itu sendiri, termasuk layanan informasi penerbangan penerbangan atau layanan peringatan di sekitar timur. bagian dari Indonesia.³¹

Selain mengelola wilayah udara di bawah yurisdiksinya, Indonesia juga mengelola wilayah udara negara lain seperti Pulau Christmas, Timor

³¹ Lenny Husna, Agus Riyanto, (2019) "Implikasi Perjanjian Internasional Flight Information Region (FIR) Singapura atas Ruang Udara Indonesia terhadap Kepulauan Riau", Jurnal Snistek.

Leste, dan Pulau Auckland. Pulau Christmas merupakan bagian dari wilayah Australia, seluruh FIR Timor Leste juga dikelola Indonesia, sedangkan Pulau Auckland yang terletak di Samudera Pasifik menjadi milik Amerika Serikat dengan FIR yang dikelola oleh Indonesia melalui ATC Ujung Padang.³²

II. Pengaturan Pengelolaan FIR Berdasarkan Hukum Internasional Dan Nasional.

Setiap negara berdaulat di dunia wajib menentukan batas-batas kedaulatan wilayahnya, baik di darat, di laut, maupun di udara. Batas wilayah darat suatu negara pada umumnya ditentukan berdasarkan perjanjian dengan negara tetangga, sehingga setiap negara juga mempunyai batas kedaulatan horizontal di wilayah udaranya. Kedalaman wilayah udara yang mendarat berarti kedaulatan wilayah udara setara dengan luas batas wilayah di darat. Pada saat itu batas wilayah negara pantai akan bertambah lebarnya sesuai dengan ketentuan hukum yang diatur dalam Pasal 3 UNCLOS 1982. Pasal 3 mengatur bahwa setiap negara pantai dapat menentukan luas

³² Endang Puji Lestari , (2018)“Politik Hukum Navigasi Penerbangan, Konsep Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan dalam Perspektif Hukum Udara Internasional dan Nasional”, Cet.I, Setara Press

wilayahnya, dengan batas maksimum 12 mil laut untuk setiap negara pantai dan pelaut dihitung dari baseline.³³

Indonesia merupakan negara kepulauan berdasarkan garis lintang dan bujur yang berkisar antara 6°LS - 11°LS hingga 95°BT - 141°BT dan merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau sebanyak 17.508 pulau. Indonesia merupakan negara yang terletak di Asia Tenggara, diantara dua samudera dan dua benua, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, serta benua Asia dan benua Australia. Indonesia mempunyai luas wilayah 5.193.250 km² (termasuk daratan dan lautan). Merupakan negara dengan wilayah darat, laut, dan udara yang luas. Indonesia mempunyai hak untuk memberikan pelayanan navigasi udara, hal ini agak sulit dicapai dalam konteks keselamatan dan keamanan penerbangan.³⁴

Kedaulatan suatu negara merupakan unsur yang sangat penting dalam terbentuknya suatu bangsa. Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai keuntungan dengan memasukkan Bab IV tentang negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut tahun 1982,

³³ Hamsah Umar, "Lama dalam Pengelolaan Singapura, FIR Langit Kepulauan Riau dan Natuna Kembali ke Indonesia", available from <https://fajar.co.id/2022/09/09/lama-dalam-pengelolaan-singapura-fir-lan-git-kepulauan-riau-dan-natuna-kembali-ke-indonesia/2/>, diakses tanggal 23 desember 2023, pukul 15.47 WITA

³⁴ Baiq Setiani, (2017) "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing", Jurnal Konstitusi, Vol.14, No.3, Hal.499.

seperti halnya dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang ratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut. Hukum Laut. Laut, dimana undang-undang ini menjamin adanya kedaulatan yang tinggi, termasuk kedaulatan di darat, laut, dan udara. Status Indonesia sebagai negara kepulauan ditentukan oleh Konvensi Hukum Laut tahun 1982 yang diakui dalam Pasal 46. Sebagai negara kepulauan, Indonesia bertanggung jawab menentukan jalur laut kepulauan dan jalur udara di atas pulau-pulau jalur laut tersebut. Kapal dan pesawat sipil asing berhak melewati jalur laut nusantara baik melalui laut maupun udara. Namun hak tersebut tidak dapat mengurangi kedaulatan negara kepulauan atas laut, termasuk wilayah udara di atas, dasar laut, termasuk daratan di bawahnya, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (KKPRI). Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, jalur penerbangan adalah jalur yang ditempuh pesawat udara dari bandar udara keberangkatan menuju bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditentukan (KemenhubRI). Penentuan rute penerbangan diatur untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan seiring dengan semakin padatnya rute internasional.

Jika dilihat dari letak teritorialnya, Kepulauan Riau dan Natuna merupakan wilayah yang berada dalam wilayah Indonesia dan mempunyai kedaulatan atas wilayah tersebut. Wilayah udara di atas

juga merupakan milik Indonesia, kecuali wilayah darat dan laut. Status wilayah udara ditentukan dalam Pasal 49(2). Dalam Pasal 49 ayat (2) disebutkan bahwa kedaulatan yang dimaksud meliputi wilayah udara di atas perairan kepulauan, dasar laut dan daratan di bawahnya, serta perairan sumber kekayaan. terkandung di dalamnya (UNCLOS, 1982). Berdasarkan Pasal 53 UNCLOS 1982 disebutkan bahwa “suatu negara kepulauan dapat menentukan jalur laut dan jalur udara yang melaluinya, yang sesuai untuk pelayaran yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin di atas atau melalui perairan kepulauan dan kepulauannya serta perairan yang berdekatan”.³⁵

Oleh karena itu, Indonesia sebagai pemilik sah wilayah Kepulauan Riau dan Natuna bertanggung jawab menentukan jalur laut dan jalur udara dalam wilayahnya untuk keperluan angkutan kapal dan pesawat asing yang melewati wilayah tersebut. Indonesia dan Singapura termasuk negara yang mengakui aturan yang terdapat dalam UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 dijadikan sebagai sumber hukum yang telah disepakati oleh negara-negara di dunia pada tingkat internasional. Oleh karena itu, UNCLOS 1982 dapat dijadikan acuan

³⁵ Rahayu Saraswati Herlambang. (2016). Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Jurnal Fakultas Hukum, Universitas Atma Jaya*.

untuk mempertimbangkan kedudukan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna dalam perspektif hukum internasional. Salah satu langkah implementasi yang dilakukan Indonesia adalah dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Indonesia merupakan negara yang diatur oleh wilayah perairan dan Indonesia mempunyai kedaulatan atas wilayah perairan tersebut.

Hal ini diperjelas dalam Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996, Pasal 4 yang dengan tegas menyatakan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia di perairan Indonesia yang meliputi perairan teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta ruang udara di atasnya, perairan teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, perairan dasar laut dan daratan di bawahnya, termasuk sumber daya alam yang terkandung di dalamnya (UU No. 6 Tahun 1996). Pasal ini menjelaskan bahwa segala sesuatu yang ada di wilayah udara di atas laut teritorial kepulauan (FIR) suatu negara serta dasar laut dan sumber dayanya berada di bawah hak kedaulatan negara tersebut. FIR yang terletak di Kepulauan Riau dan Natuna dapat dijelaskan dengan undang-undang UNCLOS yang menjelaskan bahwa wilayah perairan Indonesia dan ruang udara di atasnya adalah milik Indonesia. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Pasal 18 yang mengatur bahwa lintas melalui jalur laut kepulauan

ditentukan sesuai dengan ketentuan Konvensi dalam penggunaannya sebagai hak adat navigasi dan penerbangan, untuk melakukan operasi yang berkelanjutan. Pengiriman, langsung dan juga cepat. transit mungkin. Selanjutnya, segala jenis pesawat udara dan kapal asing, baik yang berasal dari negara pantai maupun bukan, berhak menikmati hak maritim kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia antara Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dan bagian ZEE Indonesia lainnya.³⁶

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, Pasal 18 di atas merupakan peraturan hukum bagi perairan Indonesia. Jika dilihat dari sudut pandang Indonesia, Indonesia merupakan negara berdaulat atas pelayanan navigasi udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang diperkuat dengan undang-undang ini. Oleh karena itu, Indonesia mempunyai hak kedaulatan atas FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dan jenis kegiatan yang dilakukan Singapura di wilayah FIR Kepulauan Riau dan Natuna hanya sebatas pada pengaturan pelayanan navigasi udara.

³⁶ Eco Silalahi. (2015). Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (Fir) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia, 2(1), Hlm 1-14

III. Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Pengembalian FIR Kembali Di Kelola Indonesia.

Tugas penegakan hukum dan menjaga keamanan wilayah udara yurisdiksi nasional yang dilakukan TNI AU berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia memang bukan tugas yang mudah. Singapura menguasai pengendalian lalu lintas udara untuk penerbangan di wilayah udara Kepri, artinya seluruh izin penerbangan, baik komersial maupun militer, dikelola oleh Singapura. Jika ada negara lain yang menguasai wilayah kita, tentu saja pesawat asing dan alat penerbangan ilegal terbang di atas wilayah wilayah kita, tentu kita tidak mengetahuinya dan tentunya hal ini berdampak pada meninggalkan Indonesia tanpa cara yang optimal dalam mengantisipasi ancaman. Hal ini bisa terjadi sewaktu-waktu dan mengancam keamanan wilayah Indonesia, khususnya keamanan masyarakat Kepulauan Riau.³⁷

Dalam penggunaan kekuatan udara secara strategis, penguasaan atau penguasaan wilayah udara sangatlah penting untuk menjamin kebebasan melakukan serangan. Ciri-ciri kekuatan udara yang luar biasa seperti kecepatan, kemampuan penetrasi dan kejutan sering

³⁷ Hakim, C. (2010). Berdaulat Di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional. *Pt Kompas Media*, Hlm. 71

dijadikan teori dasar untuk menghancurkan pusat gravitasi musuh. Oleh karena itu, dalam pertempuran udara, penggunaan kekuatan udara secara strategis akan selalu dikaitkan dengan pencapaian superioritas udara. Hal ini tentu berimplikasi pada TNI AU, tidak ada rahasia yang bisa disembunyikan dari Singapura. Seluruh misi udara di FIR Kepri akan selalu diawasi oleh Air Traffic Control (ATC) Singapura, termasuk patroli rutin dan upaya penyerangan penerbangan ilegal. Rumor pelanggaran yang dilakukan militer Singapura. Jet tempur Singapura kerap terlihat berlatih di utara Pulau Bintan, dekat Singapura, hal ini sulit dibuktikan karena Singapura menguasai wilayah udara. Singapura beralasan melakukan latihan di kawasan latihan militer atau MTA (military training area), khususnya zona angkatan udara Indonesia yang bisa digunakan Singapura untuk melakukan latihan di kota tersebut karena tidak tersedia cukup ruang udara untuk latihan. Tapi siapa yang bisa memantau apakah dia menguasai wilayahnya atau tidak.³⁸

Mengingat letak FIR Kepulauan Riau yang strategis, banyak penerbangan lain yang melewati kawasan ini hingga mencapai daratan Asia dan Australia. Setiap pesawat yang melewatinya harus

³⁸ Harry Purwanto, "Rute Penerbangan di atas Alur Kepulauan Perspektif Indonesia", *Perspektif Hukum*, Vol 14, No. 1, 2014, hlm. 15

membayar biaya yang disebut biaya pelayanan navigasi udara. Melalui Perjanjian Reorganisasi Perbatasan tahun 1995 yang menjadi dasar hukum pendelegasian ini, Pasal 6 menyatakan bahwa Pemerintah Singapura atas nama Pemerintah Indonesia akan memungut Biaya Pelayanan Navigasi Udara (RANS) untuk penerbangan sipil di wilayah udara yang disahkan untuk Singapura. Biaya RANS termasuk dalam Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). PNBP merupakan pajak yang dipungut atas penggunaan barang milik negara atau penggunaan fasilitas/jasa yang disediakan negara.³⁹

Implikasi pembangunan dan investasinya, Indonesia sebagai negara terbesar di Asia Tenggara diharapkan dapat berperan penting dalam pengaturan kegiatan penerbangan wilayah pribadi. Hal ini tentunya akan mempengaruhi iklim investasi di Indonesia, termasuk Kepulauan Riau, termasuk terhadap perkembangan industri pariwisata.

Dalam hal ini peran pemerintah dalam pengambilalihan FIR Singapura atas penerbangan diatas wilayah udara kepulauan Riau dapat dilakukan dengan beberapa upaya berikut:

³⁹ Amrizal Mansur, "Flight Information Region: Implikasi Penguasaan Air Traffic Control oleh Singapura di Kepulauan Riau", Jurnal Universitas Pertahanan Indonesia, hlm. 63

1. Pembangunan Pangkalan TNI Angkatan Udara (Lanud)
Hang Nadim Batam, Kepulauan Riau.

Pada tanggal 24 Juli 2019, diresmikan Pangkalan Udara (Landasan TNI AU) Hang Nadim Batam, Kepulauan Riau (Kepri). Pembangunan pangkalan ini bertujuan untuk menjaga kedaulatan wilayah udara di perbatasan dan mendukung upaya pemerintah dalam persiapan invasi. di atas Singapore Flight Information Region (FIR) untuk penerbangan di wilayah udara Kepulauan Riau. TNI Angkatan Udara merupakan bagian dari kekuatan nasional yang akan memberikan kekuatan deterrensi dan daya tawar dalam upaya menjaga kedaulatan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan memperjuangkan kepentingan nasional. Oleh karena itu, sebagai langkah strategis untuk mendukung pelaksanaan operasi udara di wilayah Batam, perlu ditetapkan stasiun Hang Nadim TNI AU sebagai Pangkalan Udara TNI Tipe C. Pangkalan ini akan menjadi salah satu satuan Pelaksana di bawah Koopsau I. menyelenggarakan persiapan pangkalan dan dukungan sumur serta operasi udara dan pelatihan TNI Angkatan Udara. Keberadaan Lanud Hang Nadim menjadi ujung

tombak TNI AU dalam menjaga dan menjamin kedaulatan wilayah udara NKRI.

2. Standar dan Kualitas Penerbangan Indonesia harus diakui standar ICAO sebagai standar kualitas yang diakui dunia.

Organisasi Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau AirNav mengatakan, fasilitas yang disiapkan dalam rangka melanjutkan FIR Kepri di Singapura adalah telekomunikasi, ADS-B (Automatic Dependent Surveillance Broadcast), modernisasi CNS-A (Komunikasi, Navigasi, Pengawasan dan Otomasi) dan sumber daya manusia (SDM) yang akan ditugaskan dalam operasi navigasi di Kepulauan Riau.

3. Dukungan dari pemerintah daerah (Pemerintah kota Batam, Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau, Dan Badan Pengusahaan Kawasan Kota Batam).

Rapat pembahasan pemerintah daerah mengenai perencanaan pembangunan juga mencerminkan dampak regional terhadap perkembangan sektor ekonomi dan investasi terkait penguasaan Singapura atas Notified Zone flight (FIR) Kepulauan Riau. Pemerintah daerah, baik Pemerintah Kota (Batam) maupun Pemerintah Provinsi

Kepri, mendukung segala upaya Pemerintah Pusat untuk mengambil alih FIR Kepri dari Singapura.

Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) yang dikelola Wilayah Kota Batam. Pemegang konsesi juga berperan dalam meningkatkan optimalisasi penggunaan lahan di kawasan komersial, penggunaan ruang di area terminal, pengelolaan parkir, pengelolaan kargo, sarana dan prasarana.

4. Disepakati Framework For Negotiation OF FIR Realignment Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Singapura.

Pertemuan Pemerintah Indonesia dengan Singapura menyepakati kerangka perundingan Flight Information Region (FIR) Singapura untuk penerbangan di wilayah udara Kepulauan Riau. Kerangka FIR telah ditandatangani pada 12 September 2019. Selain itu, tim teknis akan mengadakan pertemuan mendalam lebih lanjut mengenai proses dimulainya kembali FIR Kepulauan Riau di Singapura.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil yang telah penulis tulis diatas, penulis mengambil kesimpulan:

1. Aktifitas Pesawat sipil asing Malaysia yang melintas tanpa izin di wilayah udara Batam merupakan sebuah pelanggaran lintas wilayah udara karena melewati daerah teritorial negara Indonesia hal ini sesuai dengan ketentuan yang termuat dalam Hukum internasional dan Hukum Nasional Indonesia meskipun dalam Konvensi Chicago tahun 1944 telah ditegaskan bahwa kedaulatan penuh dan eksklusif negara-negara atas wilayah udaranya, yang kemudian ditegaskan dengan hak negara tersebut untuk melarang pesawat udara asing memasuki wilayah udara negara-negara yang berada di bawah yuridiksinya tanpa izin terlebih dahulu. otorisasi melalui perjanjian bilateral dan multilateral. Tetapi dalam hukum nasional, meskipun hal ini telah diatur dalam undang-undang penerbangan, namun belum ada pengaturan yang jelas mengenai wilayah udara terkait dengan pengakuan wilayah udara sebagai wilayah kedaulatan negara, maka perlu segera ditetapkan undang-undang khusus yang

mengatur mengenai hal tersebut terkait ruang udara milik pemerintah.

2. Salah satu implikasi yang timbul dari penanganan FIR yang dilakukan Singapura di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna adalah dampaknya terhadap pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia, dimana otoritas sipil Singapura telah menetapkan zona-zona kawasan berbahaya pada MTA 1 dan MTA 2 serta, Kawasan Flight Information Zone berada dalam wilayah Indonesia sebagai kawasan latihan militer, sehingga kawasan tersebut dilarang secara sepihak tanpa adanya perjanjian dengan Indonesia. Dengan adanya larangan tersebut, tentunya pesawat militer Indonesia yang melakukan operasi udara harus melapor kepada badan pelayanan lalu lintas udara nasional yang mengelolanya, dalam hal ini Singapura. Jika kondisi ini dikaitkan dengan strategi militer maka akan sangat merugikan Indonesia karena gerak militer harus mengandung unsur persiapan, kerahasiaan dan mendadak.

B. Saran

1. Pemerintah perlu segera mengeluarkan undang-undang khusus untuk mengatur wilayah udara Indonesia secara ketat. Hal ini penting bagi upaya menjaga kedaulatan dan keamanan nasional di wilayah udara. Selain itu, peran pemerintah dalam menciptakan peraturan perundang-undangan yang menjamin kepastian hukum dan reformasi

birokrasi di bidang penerbangan melalui penegakan hukum yang konsisten, dapat meningkatkan daya saing penerbangan dunia dan penerbangan nasional dalam menghadapi kebijakan open sky policy.

2. Pendelegasian *Flight Information Region* (FIR) Wilayah udara kepulauan Riau kepada Negara Singapura menimbulkan beberapa kerugian-kerugian terhadap negara Indonesia dan Kepulauan Riau khususnya. “*Political will*” dari pemerintah untuk mengupayakan pengambilan kembali FIR Kepulauan Riau yang didelegasikan kepada Singapura sudah membuahkan hasil disepakati Framework For Negotiation Of FIR Realignment Pemerintah Indonesia dengan Pemerintahan Singapura. Untuk itu perlu keseriusan tim teknis melakukan pertemuan-pertemuan yang lebih intensif terkait proses pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dari Singapura.

DAFTAR BACAAN

A. Peraturan Perundang-Undangan

Pasal 2 ayat (2) UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Peraturan Pemerintah RI No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Pasal 1 UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Indonesia.

Pasal 32 Ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

B. BUKU

Mauna, P. B. (2013). *Hukum Internasional, Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT. Alumni Bandung.

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

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

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

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

Yanyan Mochamad, Ian Montratama, Ikardhi Putera, (2017) "*Langit Indonesia Milik Siapa*", PT. Elex Media Komputindo, Jakarta

Endang Puji Lestari, (2018) "*Politik Hukum Navigasi Penerbangan, Konsep Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan dalam Perspektif Hukum Udara Internasional dan Nasional*", Cet.I, Setara Press

C. SKRIPSI

Aflafa, M. (2021). Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Oleh Pesawat Asing Di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional Dan Nasional Indonesia. *Skripsi*, 1-91.

D. JURNAL

- Setiani, B. (2017). Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Asing. *Jurnal Konstitusi, Volume 14, Nomor 3*, 490-510.
- Albab, U. (2022). Peran Negara dalam Menangani Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Terhadap Masuknya Pesawat Sipil Asing Tanpa Izin. *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 1-11.
- Risdiarto, Danang, “Penyidik TNI Angkatan Udara Dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia (Air Force Investigators in the Event of a Violation of Indonesia’s Airpace Jurisdiction by Unscheduled Foreign Aircraft),” *Jurnal Legislasi Indonesia* 14. No. 01 Tahun 2017. 77-79.
- Prihandini, W. (2019). Kedaulatan Wilayah Udara Diatas Alur Laut Kepulauan Indonesia. *Jurnal Rechtsvinding*, 1-16.
- wibowo, D. A. (2014). Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Negara Indonesia Oleh Pesawat Sipil Asing. *Jurnal Ilmiah*, 1-18.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*, Bandung: PT. Alumni, 2014, h. 108
- E. Saefullah Wiradipradja, *Wilayah Udara Negara... , op.cit*, h. 499.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Wilayah Udara Negara... , Op.Cit.*, h. 496.
- 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.
- Dina Sunyowati. “*Hukum Internasional Sebagai Sumber Hukum dalam Hukum Internasional*”. *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol.2 No.1 . 2013. Hlm. 72
- Adi Kusumaningrum dan Wisnu Virgiaswara Putra, *Hukum Udara, Kepentingan Indonesia di Ruang Udara Nasional*, Malang:UB Press, 2019. Hal.10
- Adi Kusumaningrum dan Wisnu Virgiaswara Putra, *Hukum Udara, Kepentingan Indonesia di Ruang Udara Nasional*, Malang:UB Press, 2019. Hal.10-15
- Dinas Hukum TNI AU. *Kajian Hukum Tentang Urgensi TNI AU Sebagai Penyidik dalam Pelanggaran Wilayah Udara oleh Pesawat udara Asing*. Jakarta.2009
- Indaha Sakinah, (2019), “*Upaya Indonesia Dalam Mengambilalih Flight Information Region Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna*”, Tesis

Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, Hal.23.

Maulidya Tiarayu Putri,(2019), “Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna Dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia”, *Justitia Jurnal Hukum*, Vol.3, No.1, Hlm 120-121.

Zen Veronica Anggelina,(2013) “Analisis Kemampuan Jakarta FIR Dalam Rangka Pengambilalihan Penger- dalian Wilayah Udara Kepulauan Riau Dari Singapura FIR”, (Thesis, Jurusan Teknik Penerbangan, Sekolah Tinggi Teknologi Adisutjipto, Yogyakarta), 2013, Hlm.28-29.

Suwoto,(2015), “Akibat Hukum Perjanjian Flight Information Region (FIR) Tahun 1973 Diatas Perairan Riau Dan Natuna Setelah Terjadinya Perubahan Teritorial Indonesia”, (Tesis, Fakultas Hukum, Universitas Tanjung- pura, Pontianak, 2015.

Nanda Indrawati, (2022) “Peluang Dan Tantangan Penandatanganan Perjanjian Penyesuaian Flight Infor- mation Region (FIR) Antara Indonesia Dengan Singapura”, *Jurnal Paradigma Hukum Pembangunan*, Vol.7, No.2.

Asep Adang Supriyadi, Masita Dwi Mandini Manessa, mRudy Agus Gemilang Gultom, “:Isu Penyelarasan Flight Information Region di Atas Wilayah Natuna Issue on Flight Information Region above Natuna Area”, *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 05 No. 03, November 2018. Hlm. 261

Yanyan Mochamad, Ian Montratama, Ikardhi Putera, (2017) “Langit Indonesia Milik Siapa”, PT. Elex Me- dia Komputindo, Jakarta.

Lenny Husna, Agus Riyanto, (2019) “Implikasi Perjanjian Internasional Flight Information Region (FIR) Singapura atas Ruang Udara Indonesia terhadap Kepulauan Riau”, *Jurnal Snistek*.

Baiq Setiani, (2017) “Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedau- latan oleh Pesawat Udara Asing”, *Jurnal Konstitusi*, Vol.14, No.3, Hal.499

Rahayu Saraswati Herlambang. (2016). Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Jurnal Fakultas Hukum, Universitas Atma Jaya*.

Eco Silalahi. (2015). Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia, 2(1), Hlm 1–14

Harry Purwo,⁴⁹ "Rute Penerbangan di atas Alur Kepulauan Perspektif Indonesia", *Perspektif Hukum*, Vol 14, No. 1, 2014, hlm. 15

Amrizal Mansur, "Flight Information Region⁶⁵ mpilikasi Penguasaan Air Traffic Control oleh Singapura di Kepulauan Riau", *Jurnal Universitas Pertahanan Indonesia*, hlm. 63

E. WEBSITE

²¹
<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

⁶
 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

¹⁷
 Ifan Suparman, "Sejarah dan Perkembangan Flight Information Region (FIR)", available https://www.kompasiana.com/virtuelounge/61f8f2eb8700005875563bb5/sejarah-dan-perkembangan-flight-information-region-fir?page=4&page_images=1 , di akses 9 januari 2024

¹⁷
 Hamsah Umar, "Lama dalam Pengelolaan Singapura, FIR Langit Kepulauan Riau dan Natuna Kembali ke Indonesia", available from <https://fajar.co.id/2022/09/09/lama-dalam-pengelolaan-singapura-fir-langit-kepulauan-riau-dan-natuna-kembali-ke-indonesia/2/> , diakses tanggal 23 desember 2023 , pukul 15.47 WITA

ANALISA LINTASAN PESAWAT SIPIIL MALAYSIA DI RUANG UDARA BATAM TANPA IZIN DALAM PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN INTERNASIONAL.docx

ORIGINALITY REPORT

28%

SIMILARITY INDEX

28%

INTERNET SOURCES

9%

PUBLICATIONS

13%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	jurnalkonstitusi.mkri.id Internet Source	4%
2	ulilalbabinstitute.com Internet Source	3%
3	core.ac.uk Internet Source	2%
4	download.garuda.ristekdikti.go.id Internet Source	2%
5	etheses.uin-malang.ac.id Internet Source	2%
6	123dok.com Internet Source	2%
7	fhukum.unpatti.ac.id Internet Source	2%
8	erepository.uwks.ac.id Internet Source	2%

rechtsvinding.bphn.go.id

9	Internet Source	1 %
10	repo.uinsatu.ac.id Internet Source	1 %
11	dspace.uii.ac.id Internet Source	<1 %
12	www.neliti.com Internet Source	<1 %
13	docplayer.info Internet Source	<1 %
14	library.petra.ac.id Internet Source	<1 %
15	Submitted to Universitas Islam Indonesia Student Paper	<1 %
16	studentjournal.petra.ac.id Internet Source	<1 %
17	eprints.unram.ac.id Internet Source	<1 %
18	fh-unkris.com Internet Source	<1 %
19	repository.unibos.ac.id Internet Source	<1 %
20	review-unes.com Internet Source	<1 %

21	repositori.umrah.ac.id Internet Source	<1 %
22	ejournal.unsrat.ac.id Internet Source	<1 %
23	repositori.usu.ac.id Internet Source	<1 %
24	www.scribd.com Internet Source	<1 %
25	ejournal2.undiksha.ac.id Internet Source	<1 %
26	ojs.unud.ac.id Internet Source	<1 %
27	Submitted to Universitas Pamulang Student Paper	<1 %
28	repository.uin-suska.ac.id Internet Source	<1 %
29	repository.unja.ac.id Internet Source	<1 %
30	www.cnnindonesia.com Internet Source	<1 %
31	journal.ummat.ac.id Internet Source	<1 %
32	hukum.studentjournal.ub.ac.id Internet Source	<1 %

33	id.123dok.com Internet Source	<1 %
34	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	<1 %
35	ijhess.com Internet Source	<1 %
36	www.jogloabang.com Internet Source	<1 %
37	www.researchgate.net Internet Source	<1 %
38	repository.unej.ac.id Internet Source	<1 %
39	repository.upstegal.ac.id Internet Source	<1 %
40	nanopdf.com Internet Source	<1 %
41	Submitted to Sevenstar Academy Student Paper	<1 %
42	pravoua.com.ua Internet Source	<1 %
43	repository.uir.ac.id Internet Source	<1 %
44	sinta.unud.ac.id Internet Source	<1 %

45	Felix Brayen Uruilal, Josina Augustina Yvonne Wattimena, Lucia Charlota Octovina Tahamata. "Legalitas Hukum Internasional Tentang Pengakuan Negara–Negara Terhadap Konflik China Dan Taiwan", TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum, 2023 Publication	<1 %
46	pasca-umi.ac.id Internet Source	<1 %
47	www.nveo.org Internet Source	<1 %
48	adoc.pub Internet Source	<1 %
49	journal.uii.ac.id Internet Source	<1 %
50	online-journal.unja.ac.id Internet Source	<1 %
51	repository.ukwms.ac.id Internet Source	<1 %
52	research.unived.ac.id Internet Source	<1 %
53	Danang Risdiarto. "Kebijakan Dan Strategi Pembangunan Hukum Dalam Memperkuat Ketahanan Nasional", Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 2017 Publication	<1 %

54	anzdoc.com Internet Source	<1 %
55	digilib.uinsby.ac.id Internet Source	<1 %
56	dokumen.pub Internet Source	<1 %
57	ekohadiprabowo.wordpress.com Internet Source	<1 %
58	jurnalprodi.idu.ac.id Internet Source	<1 %
59	repository.mikroskil.ac.id Internet Source	<1 %
60	repository.um-surabaya.ac.id Internet Source	<1 %
61	repository.umy.ac.id Internet Source	<1 %
62	repository.wima.ac.id Internet Source	<1 %
63	fairys09fitri.blogspot.com Internet Source	<1 %
64	repository.ub.ac.id Internet Source	<1 %
65	repository.unhas.ac.id Internet Source	<1 %

Exclude quotes On

Exclude matches Off

Exclude bibliography On

ANALISA LINTASAN PESAWAT SIPIL MALAYSIA DI RUANG UDARA BATAM TANPA IZIN DALAM PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN INTERNASIONAL.docx

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15

PAGE 16

PAGE 17

PAGE 18

PAGE 19

PAGE 20

PAGE 21

PAGE 22

PAGE 23

PAGE 24

PAGE 25

PAGE 26

PAGE 27

PAGE 28

PAGE 29

PAGE 30

PAGE 31

PAGE 32

PAGE 33

PAGE 34

PAGE 35

PAGE 36

PAGE 37

PAGE 38

PAGE 39

PAGE 40

PAGE 41

PAGE 42

PAGE 43

PAGE 44

PAGE 45

PAGE 46

PAGE 47

PAGE 48

PAGE 49

PAGE 50

PAGE 51

PAGE 52

PAGE 53

PAGE 54

PAGE 55

PAGE 56

PAGE 57

PAGE 58

PAGE 59

PAGE 60

PAGE 61

PAGE 62

PAGE 63

PAGE 64

PAGE 65

PAGE 66

PAGE 67

PAGE 68

PAGE 69

PAGE 70

PAGE 71

PAGE 72

PAGE 73

PAGE 74

PAGE 75

PAGE 76

PAGE 77

PAGE 78

PAGE 79

PAGE 80

PAGE 81

PAGE 82

PAGE 83

PAGE 84

PAGE 85

PAGE 86

PAGE 87

PAGE 88

PAGE 89

PAGE 90

PAGE 91

PAGE 92

PAGE 93

PAGE 94

PAGE 95

PAGE 96

PAGE 97

PAGE 98

PAGE 99

PAGE 100

PAGE 101

PAGE 102

PAGE 103

PAGE 104

PAGE 105

PAGE 106

PAGE 107

PAGE 108

PAGE 109

PAGE 110
