



DOI: <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i1>

Received: 19 Oktober 2023, Revised: 25 Oktober 2023, Publish: 26 Oktober 2023

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Strategi Peningkatan Keamanan Ruang Udara Indonesia di Era Digital Dalam Perspektif Hukum

Aniek Periani¹, Agoes Djatmiko², Haris Kusumawardana³

¹ Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma Purwokerto, Indonesia

Email: aniekperiani68@gmail.com

² Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma Purwokerto, Indonesia

Email: agoesdj01@gmail.com

² Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma Purwokerto, Indonesia

Email: kusumawardsnaharis@gmail.com

Corresponding Author: kusumawardsnaharis@gmail.com¹

Abstract: *Every country in the world cannot avoid the unstoppable development of technology in the digital era. As is the case in the security sector, especially in the air space area. The purpose of this writing is to provide a reference for the Indonesian government to improve the security of Indonesian air space in the digital era through legal regulations. The research method uses a positive legal approach, namely the method or method used to obtain the law that applies at a certain time and place. Obstacles arising from law enforcement in Indonesia in implementing security in Indonesian airspace are due to the incompatibility of existing legal regulations with technology developing in the current era. So it is appropriate to make efforts to update legal regulations to align with the development of aerospace technology.*

Keyword: *Air Space, Digital Era, Regulation*

Abstrak: Setiap negara di dunia tidak bisa menghindari perkembangan teknologi yang tidak terbendung di era digital. Seperti halnya di bidang keamanan khususnya di wilayah ruang udara. Tujuan dari penulisan ini untuk memberikan referensi kepada pemerintah Indonesia untuk meningkatkan keamanan ruang udara Indonesia di era digital melalui peraturan hukum. Metode penelitian dengan menggunakan pendekatan hukum positif, yaitu metode atau cara yang dipergunakan untuk mendapatkan hukum yang berlaku pada suatu waktu dan tempat tertentu. Hambatan yang timbul dari penegakan hukum di Indonesia dalam melaksanakan pengamanan di wilayah udara Indonesia dikarenakan ketidaksesuaian peraturan hukum yang ada dengan teknologi yang berkembang pada era saat ini. Sehingga patut dilakukan upaya pembaharuan terhadap peraturan hukum diselaraskan dengan pengembangan teknologi kedirgantaraan.

Keyword: Ruang Udara, Era Digital, Peraturan

PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), merupakan negara kepulauan (*Archipelagic State*), terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang menurut perhitungan terakhir berjumlah 17.499, dengan luas perairan lautnya mencapai $\pm 5.900.000 \text{ km}^2$ dan garis pantai sepanjang $\pm 81.000 \text{ km}^2$. Begitu luasnya wilayah kedaulatan NKRI, sehingga negara Indonesia memiliki ruang udara yang sangat luas untuk digunakan oleh wahana udara bagi kepentingan penerbangan sipil maupun militer. Secara geografis wilayah negara Indonesia letaknya sangat strategis, sehingga menjadikan Indonesia sebagai negara yang sangat dipadati oleh lalu lintas laut maupun udara. Padatnya jalur perlintasan alat angkut air dan udara oleh banyak negara sering menimbulkan berbagai permasalahan yang menyangkut pelanggaran hukum, baik terhadap hukum nasional maupun internasional yang berpengaruh terhadap kewibawaan sebagai negara yang berdaulat.¹

Kewenangan negara menetapkan batas negara, wilayah dapat diartikan sebagai ruang dimana manusia yang menjadi warga negara atau penduduk negara yang bersangkutan hidup serta menjalankan segala aktifitasnya. Didalam kondisi dunia yang sekarang ini, memungkinkan sebuah wilayah negara berbatasan dengan wilayah negara lainnya, dan didalamnya akan banyak terkait aspek yang saling mempengaruhi situasi dan kondisi perbatasan yang bersangkutan. Perbatasan negara seringkali didefinisikan sebagai garis imajiner diatas permukaan bumi yang memisahkan wilayah satu negara dengan wilayah negara lainnya. Sejauh perbatasan itu diakui secara tegas dengan traktat atau diakui secara umum tanpa pernyataan tegas, maka perbatasan merupakan bagian dari suatu hak negara terhadap wilayah. Atas dasar itu pula, maka setiap negara berwenang untuk menetapkan batas terluar wilayahnya. Pemerintah Indonesia sampai dengan saat ini masih intens menyelesaikan penataan batas wilayah Indonesia, termasuk di dalamnya adalah melakukan berbagai perundingan dengan negara tetangga untuk menentukan batas wilayah di segment-segment yang belum diperjanjikan. Hal ini merupakan bagian dari kewenangan dan kewajiban Pemerintah terhadap wilayahnya.²

Ruang wilayah negara meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara. Sebagai negara berdaulat, Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas ruang udara, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, Pasal 1 disebutkan bahwa “*every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*” Pasal 5 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyebutkan negara Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas ruang udara Indonesia. Ruang udara mempunyai arti yang sangat penting bagi suatu negara, salah satunya dilihat dari aspek integritas wilayah dan keamanan nasional, yang harus di dayagunakan sebaik-baiknya.³

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki garis perbatasan dengan setidaknya enam negara yaitu Australia, Papua Nugini, Filipina, Singapura, Malaysia dan Tiongkok (Cina). Dengan segala keterbatasan sumber daya manusia dan peralatan untuk memantau wilayah perbatasan, maka kerap kali terjadi pelanggaran di ruang udara Indonesia oleh beberapa pihak yang tidak bertanggung jawab. Di ruang udara Indonesia sendiri sering terjadi pelanggaran oleh pesawat udara asing tidak berizin atau lebih dikenal dengan istilah *black flight*. Pelanggaran semacam ini seharusnya ditindak secara tegas serta tidak dapat ditolerir karena mengancam kedaulatan kita sebagai suatu bangsa. Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1944

¹ HANKAM, Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia Guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Ruang udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI, Jurnal Kajian LEMHANNAS RI, November, 2013, Edisi 16, hal. 70.

² Darwis N, Wibawa Negara Kesatuan R. I Atas Kedaulatan Negara Ruang udara, Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara–Fakultas Hukum Universitas Suryadarma, Volume 5 No.1, September 2014. Hal. 68.

³ Yunitasari D, Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Sipil Asing di Wilayah Yurisdiksi Nasional, Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Volume 2, Nomor 1 April 2020, hal. 36.

secara tegas menyatakan bahwa semua negara mempunyai suatu kedaulatan yang utuh dan komplit/penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara dalam wilayah kedaulatannya. Istilah *complete and exclusive sovereignty* mengandung arti bahwa kedaulatan di udara adalah penuh dan eksklusif. Kedaulatan yang penuh adalah kedaulatan yang mutlak, sedangkan kedaulatan yang eksklusif adalah hak negara untuk memanfaatkan dan mengatur ruang udaranya.⁴

Perbedaan kepemilikan negara atas wilayah udara ternyata tidak seperti kepemilikan wilayah lainnya (darat dan laut). Dalam wilayah darat dan laut, pemanfaatannya tidak begitu memerlukan perkembangan teknologi yang canggih, sementara kepemilikan wilayah udara sangat membutuhkan penguasaan teknologi kedirgantaraan yang mumpuni agar negara dapat menguasai wilayah udaranya dengan efektif. Wilayah udara kemudian memiliki nilai ekonomis dan strategis ketika negara-negara menemukan teknologi pesawat udara. Keuntungan ekonomi dan strategis pun dirasakan Indonesia ketika Indonesia mulai memanfaatkan teknologi kedirgantaraan untuk kebutuhan transportasi, pertahanan dan keamanan nasional.⁵ Namun kondisi ini dapat berubah manakala bangsa Indonesia tidak mampu menguasai teknologi kedirgantaraan sebagai penopang ekonomi dan pertahanan nasional.⁶ Indonesia akan menjadi bangsa lemah dan konsumtif saja manakala kebutuhan teknologi kedirgantaraan dikuasai oleh negara-negara lain.

Kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat *complete and exclusive* adalah konsep hukum yang sudah diakui sebagai sebuah rezim hukum internasional yang sudah mapan, namun dalam perkembangannya konsep ini terdegradasi dengan lahirnya berbagai perjanjian internasional yang meliberalisasi perdagangan jasa penerbangan. Kebijakan *open sky policy* yang membuka era perdagangan jasa penerbangan untuk dimasuki oleh penyedia jasa penerbangan dari negara-negara lain secara bebas, telah mengikis sifat tersebut. Itu artinya, kedaulatan negara atas sumber daya alam berupa ruang udara tidak dapat lagi disebut *complete and exclusive* milik bangsa Indonesia, karena telah terbagi kepada negara-negara lain.⁷

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan hukum positif, yaitu metode atau cara yang dipergunakan untuk mendapatkan hukum yang berlaku pada suatu waktu dan tempat tertentu⁸, yang berlaku terkait strategi peningkatan keamanan wilayah Indonesia untuk menghadapi era digital, dan juga mempertimbangkan “implementasi ketentuan hukum normatif” terkait dengan bagaimana pemerintah mengatur tentang ruang udara, upaya pemerintah dalam menjaga ruang udara, serta kewenangan lembaga pemerintahan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejarah Penerbangan dapat dilihat dari adanya pembentukan Undang-Undang Republik Indonesia nomor 4 tahun 1976 tentang perubahan dan penambahan beberapa pasal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana/KUHP, bertalian dengan perluasan berlakunya ketentuan Perundang-undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan, dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan. Indonesia berkaitan dengan urusan penerbangan ternyata sudah diatur sejak Hindia Belanda, dengan landasan hukum yang digunakan adalah Luchtvaart

⁴ Risdiarto D, Kendala Hukum Penindakan Terhadap Pesawat Udara Sipil Asing Tidak Berizin Yang Memasuki Ruang udara Indonesia, Jurnal Legislasi Indonesia, Vol. 16. Nomor 3 September 2019. Hal. 354

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

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

⁷ Setiani B, Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing Jurnal Konstitusi, Volume 14, Nomor 3, September 2017, Hal. 494.

⁸ Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, (Bandung: mandar maju, 2008), Hal. 81.

besluit 1932 (Staatsblad 1933 No. 118) dan “Luchtvaart ordonnantie 1934” (Staatsblad 1934 No. 205 jo. Staatsblad 1942 No. 36). Selanjutnya Luchtvaart besluit 1932 dan Luchtvaart ordonnantie 1934 diganti dengan Undang-undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan. Dengan berjalannya waktu, pada tahun 1992 Undang-undang Nomor 83 Tahun 1958 diganti lagi dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Pada tanggal 12 Januari 2009 Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mensahkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya, Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 mengatur masalah penerbangan secara lebih detail. Sebagaimana dapat dibandingkan, Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 hanya terdiri dari 15 bab dan 76 pasal sedangkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 terdiri dari 24 bab dan 446 pasal. Dengan jumlah pasal yang lebih banyak, undang-undang yang baru tentunya memberikan kepastian hukum secara lebih baik bagi pemerintah, badan usaha, maupun setiap warga negara yang menggunakan jasa penerbangan.⁹

Sebagaimana diketahui dalam literatur-literatur ketatanegaraan khususnya yang membahas tentang ilmu negara menyebutkan bahwa syarat-syarat berdirinya suatu negara itu harus memenuhi tiga unsur pokok negara, yaitu adanya suatu wilayah, rakyat, dan pemerintah yang berdaulat. Ketiga unsur tersebut sudah dipenuhi oleh negara-negara yang sudah berdiri dan ada pada saat ini. Dengan kata lain, tidak ada satu pun negara yang ada di dunia sekarang ini yang tidak memenuhi ketiga unsur tersebut.

Unsur wilayah di sini tidak terbatas pada wilayah daratan saja, namun termasuk juga wilayah laut dan udara. Di dunia ini ada negara yang tidak memiliki wilayah laut namun tidak satu pun negara yang tidak memiliki ruang udara. Dalam hukum Romawi, ada suatu adagium yang menyebutkan, bahwa "*Cujus est soluni, ejus est usque ad coelum*". Artinya, “barang siapa yang memiliki sebidang tanah maka ia juga memiliki segala-galanya yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah”.

Menurut dalil tersebut, apabila suatu negara memiliki tanah maka dengan sendirinya negara itu akan memiliki ruang udara di atasnya. Ternyata, dalil tersebut masih bersifat umum dan ada ketentuan lain yang bersifat lebih khusus sebagai ketentuan pengecualiannya. Ketentuan pengecualian itu menyatakan bahwa udara sebagai unsur "*res communis*". Kata "*aerrescommunis*" dijumpai dalam kalimat "*corpus juris civilis*".¹⁰

1. Teori Kepemilikan ruang udara

Pada tahun 1913 muncul dua teori yaitu :

a. *The Air Freedom Theory* menyatakan bahwa udara dapat menjadi bebas karena sifat yang dimilikinya (*by its nature is free*) dan dapat dikelompokkan menjadi:¹¹

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

b. *The Air Sovereignty Theory* dapat dikelompokkan menjadi:

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

Teori kedua merupakan kebalikan dari teori pertama yang menyatakan bahwa udara itu tidak bebas sehingga negara berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya. Dalam Teori kedua tampaknya sudah ada pembatasan negara atas wilayah udara, yaitu adanya hak

⁹ Darwis N, *Op.cit.* Hal. 70.

¹⁰ Priyatna A., *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972. Hal. 49.

¹¹ *Ibid.*

lintas damai (*innocent passage*) bagi pesawat udara asing. Dengan demikian, apabila ada pesawat udara asing yang terbang di ruang udara suatu negara maka akan mempunyai risiko yang berbeda sesuai teori mana yang dianutnya, apakah teori udara bebas atau teori udara tidak bebas.

2. Teori-teori lain

International Air Transport Agreement. Pada Pasal 1 ayat (1) *International Air Transport Agreement* 1944 menyatakan: "Each contracting State grants to the other contracting State the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services :

- 1) *The privilege to fly across its territory with out landing.*
- 2) *The privilege to land for non traffic purposes*
- 3) *The privilege to put down passengers, mail and cargo taken on in territory of the state whose nationality the aircraft possesses.*
- 4) *The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of the state whose nationality the aircraft possesses.*
- 5) *The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of any other contracting state and the privilege to put down passengers, mail and cargo coming from any such territory...."*

Ketentuan Pasal 1 ayat (1) dan *International Air Transport Agreement* tersebut dikenal juga dengan *The Five Freedom Agreement*. Selain itu, dalam Pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944 diatur tentang *Non Scheduled Flight* dan *Scheduled Flight*. Dengan demikian, akan timbul beberapa masalah antara teori-teori yang ada dengan ketentuan-ketentuan mengenai penerbangan pesawat udara, khususnya penerbangan pesawat udara asing.

Permasalahan yang dapat timbul antara lain bagaimanakah kaitan antara kedaulatan suatu negara atas ruang udara di atasnya dengan kebebasan melintas yang dimiliki oleh pesawat asing sesuai perjanjian-perjanjian yang mengaturnya; bagaimana pula kaitannya dengan ketentuan mengenai non scheduled flight dan scheduled flight.

3. Konvensi Chicago 1944

Pada Bagian 1 *Air Navigation* bab 1 *General Principles and Application of the Convention, Article 1 Sovereignty*. "The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory", berarti bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang penuh dan mutlak atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya yang berarti bahwa diruang udara tidak dikenal "hak lintas damai" (*innocent passage*). Hal ini akan sangat bertentangan dengan prinsip yang dituangkan dalam UNCLOS tahun 1982 yang mengenal adanya hak lintas damai bagi semua pesawat udara yang akan melintas. Sehingga dengan adanya pertentangan tersebut haruslah diambil jalan keluar agar antara satu aturan dapat disesuaikan dengan aturan-aturan yang ada lainnya.

Konvensi Chicago 1944 pada prinsipnya sangat menjunjung tinggi kedaulatan negara, termasuk atas wilayah udaranya. Akan tetapi, untuk kepentingan bersama masyarakat internasional, konvensi itu dengan panjang lebar mengatur sangat rinci aturan-aturan yang terkait dengan penerbangan dan lalu lintas penerbangan di dunia, khususnya penerbangan sipil, tetapi dalam lampirannya diatur juga mengenai koordinasi penerbangan militer.

Pada *Article 5, non-scheduled flight* "Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights. Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to

the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable”.

Dalam Pasal 5 di atas dijelaskan tentang Penerbangan tidak berjadwal (*Non schedule Flight*) sebagai berikut :

- a. Bagi sesama anggota Konvensi, dapat terbang tanpa berhenti, dan atau mendarat bukan untuk kepentingan komersial (*for non traffic purposes*) dengan tanpa ijin terlebih dahulu, namun Negara yang dilewati berhak meminta untuk mendarat.
- b. Dapat mendarat tanpa maksud tujuan komersial dengan tanpa ijin terlebih dahulu, karena alasan keselamatan penerbangan (*for reason of safety of flight*) dan negara anggota memberikan hak kepada pesawat itu untuk melanjutkan terbang kembali.
- c. Bagi pesawat tidak berjadwal yang bersifat komersial, setiap negara berhak menetapkan aturan-aturan atau persyaratan-persyaratan yang dipandang perlu.

Pada *Article 6* tentang *Scheduled air services* “*No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization*”.

Dalam Pasal 6 dijelaskan tentang penerbangan secara berjadwal yang menyatakan bahwa tidak satupun penerbangan berjadwal beroperasi di atas atau ke dalam wilayah teritorial negara sesama anggota konvensi, kecuali dengan adanya *special permission* /perjanjian bilateral/multilateral (Perjanjian tersebut dibuat dengan melibatkan antara negara yang akan dilewati/didarati dengan suatu prinsip timbal balik).

Konvensi itu dihasilkan dari kesadaran risiko bahaya dari moda transportasi udara, yang jauh lebih tinggi dari moda transportasi lainnya. Oleh karena itulah, dalam dunia penerbangan diatur sangat rinci, antara lain, mengenai jalur-jalur penerbangan yang harus dipatuhi semua pesawat sebagai diatur dalam Enroute Charts ICAO, serta siapa yang diberi kewenangan untuk mengawasi dan mengatur lalu lintas penerbangan di suatu kawasan melalui penetapan *flight information region* (FIR).

Sejak konvensi itu dibuat hingga industri penerbangan sipil yang maju semakin pesat sejak 1970-an, wilayah udara dunia telah diatur sedemikian rupa oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) berdasarkan berbagai faktor, antara lain ketersediaan berbagai fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing wilayah. Oleh karena itu, pengaturan lalu lintas udara sejak awal memang tidak sangat berpatokan pada wilayah kedaulatan suatu negara, tetapi juga tidak lantas menghilangkan kedaulatan suatu negara atas wilayah udaranya.

Hal itulah yang membuat tidak seluruh wilayah kedaulatan Indonesia, FIR-nya diatur oleh Jakarta. Sebagian wilayah Indonesia, khususnya di sekitar Kepulauan Riau, FIR-nya diatur oleh Singapura. Bukan hanya Indonesia yang sebagian wilayahnya masuk dalam FIR negara lain. Banyak negara lain di dunia pun mengalaminya, bahkan Indonesia pun memegang FIR untuk Pulau Christmas milik Australia, wilayah Papua New Guinea dan Timor Leste yang belum lama merdeka. Artinya, pesawat Australia yang akan terbang dari Sydney ke Pulau Christmas, misalnya, melaporinya harus ke Indonesia. Kenyataan tersebut menegaskan bahwa masalah alur dan pengaturan penerbangan tidak bisa sepenuhnya dikaitkan dengan kedaulatan negara.

Dalam Konvensi Chicago Pasal 9 ditetapkan, setiap negara (sebagai wujud dari kedaulatannya) berhak menetapkan wilayah-wilayah yang dinyatakan terlarang untuk penerbangan, baik karena alasan kebutuhan militer maupun keselamatan publik. Indonesia pun memiliki "wilayah terlarang" tersebut.

Terkait Perjanjian Kerja Sama Pertahanan (*Defence Cooperation Agreement/DCA*) Indonesia-Singapura yang sudah ditandatangani di Bali tetapi belum secara resmi berlaku, memang ada kekhawatiran bahwa ditetapkannya beberapa wilayah Indonesia sebagai tempat latihan untuk pesawat-pesawat militer Singapura akan membuat akses penerbangan Indonesia

melalui wilayah itu ditutup. Terlebih lagi ada isu bahwa frekuensi latihan pesawat-pesawat militer Singapura itu akan sangat sering sehingga dikhawatirkan Indonesia kehilangan "kontrol" atas wilayah-wilayah yang dipinjamkan kepada Singapura itu.

Antara Indonesia dan Singapura sejak era 1980-an telah ada kesepakatan mengenai penggunaan wilayah Indonesia untuk tempat berlatih angkatan bersenjata Singapura. Kerja sama terakhir kedua negara yang tertuang dalam Persetujuan mengenai Latihan Militer di Area 1 dan 2 yang ditandatangani Menteri Pertahanan dan Keamanan Indonesia Edi Sudrajat dan Wakil Perdana Menteri merangkap Menteri Pertahanan Singapura Dr. Tony Tan pada September 1995, areanya tidak banyak berbeda dengan apa yang disebut Alpha 1 dan Alpha 2 dalam DCA Indonesia-Singapura yang belum berlaku itu.

4. Undang-Undang Nomor 43 tahun 2008

Pengaturan wilayah negara dalam undang-undang ini merupakan amanat Pasal 25 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 di mana dikukuhkan kembali pengakuan hukum internasional atas kedaulatan negara atas wilayah udara, darat, dan laut dalam berbagai perjanjian internasional.¹² Dalam penjelasan umum disebutkan bahwa “Wilayah udara adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah dibawahnya, serta ruang udara di atasnya”. Sedangkan dalam Pasal 3 disebutkan bahwa “Pengaturan wilayah negara dalam undang-undang ini bertujuan untuk a) menjamin keutuhan wilayah negara, kedaulatan negara, dan ketertiban di kawasan perbatasan; b) menegakkan kedaulatan dan hak-hak berdaulat; dan c) mengatur pengelolaan dan pemanfaatan wilayah negara dan kawasan perbatasan, termasuk pengawasan batas-batasnya”.

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

5. Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009

Sebelum diundangkannya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengaturan tentang penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 dan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992.¹³ Pengaturan kedaulatan negara dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 tidak diatur secara eksplisit (tegas), tetapi secara implisit (tak langsung) dapat dimaknai sebagai bentuk kedaulatan negara di ruang udara. Di mana dinyatakan dalam Pasal 2 yang menyebutkan bahwa “Dilarang melakukan penerbangan selainnya dengan pesawat udara yang mempunyai kebangsaan Indonesia, atau dengan pesawat udara asing berdasarkan perjanjian internasional atau persetujuan pemerintah” dan Pasal 5 ayat (1) yang berbunyi “Menteri dan/atau Menteri Pertahanan berkuasa untuk melarang penerbangan di atas suatu bagian wilayah Republik Indonesia dengan tidak membedakan antara pesawat udara Indonesia dan asing”.

Berbeda dengan Undang-Undang No. 83 Tahun 1958, pada Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 mengatur secara khusus kedaulatan negara di wilayah udara dalam satu bab khusus. Dalam Pasal 4 menyebutkan bahwa “Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah ruang udara Republik Indonesia”. Prinsip kedaulatan negara yang bersifat

¹² Setiani B, *Op.Cit.* Hal. 498.

¹³ Setiani B, *Op.Cit.* Hal. 499.

complete and exclusive yang ada dalam Konvensi Chicago 1944 diterapkan dalam undang-undang ini dengan mengartikan *complete and exclusive* dengan istilah penuh dan utuh.

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

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

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

6. UNCLOS III 1982

Dalam Pasal 2 tentang Status hukum laut teritorial, ruang udara di atas laut teritorial dan dasar laut serta tanah di bawahnya.

1. Kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan, dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya dinamakan laut teritorial.
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya.

Dalam Pasal 49, dijelaskan lingkup kedaulatan suatu negara sebagai berikut :

1. Kedaulatan suatu Negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan Pasal 47, disebut sebagai perairan kepulauan, tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.

Namun di dalam negara yang berdaulat tersebut harus diberikan hak lintas alur laut bagi kapal maupun rute penerbangan bagi pesawat udara negara lain. Hal ini dinyatakan dalam Pasal 53 sebagai berikut : Hak Lintas alur laut kepulauan (*innocent Passage*)

1. Suatu Negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya.
2. Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan demikian.

Hambatan Pemerintah Indonesia Dalam Upaya Penegakan Hukum Terhadap Ruang Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia Di Era Digital

Permasalahan ruang udara nasional yang ada saat ini adalah masih terdapatnya pelanggaran wilayah udara oleh pesawat udara sipil asing yang tidak dilengkapi dengan dokumen perijinan memasuki wilayah udara nasional Indonesia (*aerial intrusion*). Organisasi

Penerbangan Sipil Internasional merekomendasikan negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) untuk menahan diri penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil.¹⁴ ICAO menambah ketentuan Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 yaitu “*protocol relating to an amendment to the convention of international civil aviation*” dikenal dengan Pasal 3 bis sebagai protocol tambahan melekat pada konvensi Chicago 1944 yang ditetapkan tanggal 10 Mei 1984.

Ketentuan pokok yang dimaksud Pasal 3 bis yaitu, larangan bagi negara kolong untuk menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil yang dalam penerbangan, dan apabila melakukan intersepsi harus memperhatikan kehidupan orang-orang yang berada didalam pesawat, serta tidak membahayakan keselamatan penerbangan; mengakui hak negara kolong untuk melaksanakan kedaulatannya, termasuk melakukan intersepsi atas penerbangan tanpa ijin sepanjang penerbangan tersebut bertentangan dengan/ melanggar Konvensi Chicago.

Di lain pihak negara kolong diminta untuk mempublikasikan aturan yang berlaku mengenai intersepsi terhadap pesawat udara sipil; setiap pesawat udara sipil wajib memenuhi semua perintah dari negara kolong sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku di negara kolong; setiap negara wajib mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melarang penggunaan pesawat udara sipil untuk tujuan-tujuan yang bertentangan dengan maksud dan tujuan Konvensi Chicago 1944.

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

Komando dan Kendali dalam penegakan hukum di udara berada di bawah pengawasan Kosek I dan Kosek II yang merupakan bagian dari Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas). Kohanudnas melalui satuan yang berada dibawah jajarannya yakni Komando Sektor I (Kosek I) telah sering menangkap pergerakan pesawat asing, khususnya pesawat militer Singapura di Kepri melalui Satuan Radar 213 Tanjung Pinang dan Satuan Radar 212 Natuna pergerakan pesawat tersebut tanpa suatu *flight Clearance* yang semestinya sudah menjadi keharusan apabila pesawat asing terbang di wilayah udara Indonesia. Tindakan ini dikategorikan sebagai *black flight* dan merupakan tindakan pelanggaran terhadap wilayah udara nasional. Pelanggaran wilayah udara selama tahun 2008 yang terjadi di Kosekhanudnas 1 adalah 18 kali dan tahun 2009 sebanyak 15 kali (Data dari Kosekhanudnas I, 2010).¹⁵ Sedangkan selama tahun 2010 sampai awal tahun 2014 pelanggaran wilayah udara yang telah dipaksa mendarat di Pangkalan Udara TNI AU sebanyak 5 kali.

Hambatan pemerintah Indonesia dalam upaya penegakan hukum terhadap wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia terdapat kepada terlalu lunaknya peraturan Hukum Internasional. Sebagai negara yang berperan aktif dalam pergaulan internasional, Indonesia turut meratifikasi peraturan Hukum Internasional tersebut. Sehingga permasalahan tentang mempertahankan kedaulatan secara tegas tidak dapat dilakukan secara utuh dan menyeluruh. Langkah yang dilakukan setiap negara dalam mempertahankan kedaulatan wilayah darat, laut,

¹⁴ Bambang Widarto, 2014, Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa, STHM Press, Jakarta, hal. 36.

¹⁵ Amrizal Mansur M.St, Flight Information Region (FIR) : Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau, Universitas Petahanan Indonesia, Jakarta, hal. 64.

dan udara merupakan kewenangan mutlak masing-masing negara, dan dapat menunjukkan seberapa besar harga diri suatu bangsa. Namun dikarenakan tunduknya negara terhadap peraturan Hukum Internasional, kewenangan negara kolong dalam menjaga kedaulatan di wilayah udara terbatas.

Strategi Peningkatan Keamanan Ruang Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia Di Era Digital Dalam Perspektif Hukum

Dalam strategi penggunaan kekuatan udara, maka pengendalian atau control terhadap ruang udara sangat mutlak diperlukan untuk memberi keleluasaan pada suatu tindakan ofensif. Selain itu juga akan memberikan kemudahan untuk pergerakan kekuatan di darat dan pergerakan di laut. Karakteristik keunggulan kekuatan udara seperti berupa kecepatan, penyusupan dan pendadakan seringkali dijadikan sebagai teori dasar untuk menghancurkan *centre of gravity* musuh.¹⁶

Banyaknya Pelanggaran Wilayah Udara Nasional yang dilakukan oleh pesawat asing terhadap kedaulatan negara kita menunjukkan bahwa kita belum mampu menjaga kedaulatan wilayah udara kita secara utuh. Hal ini tidak terlepas dari lemahnya pengawasan udara yang kita lakukan untuk mengantisipasi terjadinya pelanggaran wilayah udara. Keterbatasan Alutsistaud. berupa pesawat, radar dan rudal belum mampu mencakup seluruh wilayah nasional, dimana wilayah udara diatas wilayah darat dan perairan nusantara dan laut wilayah yang semuanya luasnya kini lebih dari 5 juta Km².¹⁷ Pengembangan Teknologi Radar, Satelit dalam sistem radar militer akan menjadikan sistem pertahanan udara menjadi sangat efektif dalam menghadapi berbagai ancaman udara yang teridentifikasi. Eksistensi pengamanan terhadap wilayah perbatasan negara merupakan bagian yang tidak dapat diabaikan terutama ruang udara diatasnya. Persoalan kedaulatan atas wilayah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) bukan hanya tanggungjawab di bidang Kemhan dan TNI saja, melainkan menyangkut masalah politik, hukum, ekonomi, sosial budaya, dan kesejahteraan. Peran TNI sebagai alat pertahanan negara berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara. Berbagai sengketa yang melibatkan NKRI dengan negara-negara tetangga kerap terjadi. Ini tentu menjadi salah satu hal urgen yang harus diatasi segera, karena persoalan sengketa tersebut bisa menjadi riak-riak yang memicu terjadinya konflik antar negara. Operasi udara yang diselenggarakan oleh TNI Angkatan Udara merupakan perwujudan tindakan negara dalam lingkungan nasional maupun yang mempunyai implikasi persinggungan dengan negara lain atau dunia internasional pada umumnya.

Indonesia sebagai negara berdaulat harus melakukan berbagai langkah dan upaya demi terjaganya keutuhan wilayah baik darat, laut dan udara. Seperti halnya menggunakan teknologi terbaru di bidang kedirgantaraan, sehingga dengan adanya pembaharuan teknologi dalam upaya penegakan hukum menjaga kedaulatan wilayah udara di Indonesia dapat meminimalisir pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di wilayah udara. Selain bidang teknologi, perlu ada nya pembaharuan peraturan hukum untuk mengisi kekosongan-kekosongan hukum yang ada di peraturan perundang-undangan perihal wilayah udara dan penerbangan. Sehingga segala tindakan yang dilakukan demi menjaga utuhnya kedaulatan di wilayah Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasional Indonesia.

KESIMPULAN

Hambatan pemerintah Indonesia dalam upaya penegakan hukum terhadap wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia terdapat kepada terlalu lunaknya peraturan Hukum Internasional. Sebagai negara yang berperan aktif dalam pergaulan internasional, Indonesia

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ 8Hasjim Djalal, Masalah Penamaan PulauPulau, Pulau-Pulau Terluar, Dan Batas-Batas Terluar Indonesia, Majalah Hukum Nasional No. 1 tahun 2006, BPHN, Depkumham RI, hal. 50.

turut meratifikasi peraturan Hukum Internasional tersebut. Sehingga permasalahan tentang mempertahankan kedaulatan secara tegas tidak dapat dilakukan secara utuh dan menyeluruh. Langkah yang dilakukan setiap negara dalam mempertahankan kedaulatan wilayah darat, laut, dan udara merupakan kewenangan mutlak masing-masing negara, dan dapat menunjukkan seberapa besar harga diri suatu bangsa. Namun dikarenakan tunduknya negara terhadap peraturan Hukum Internasional, kewenangan negara kolong dalam menjaga kedaulatan di wilayah udara terbatas.

Hambatan pemerintah Indonesia dalam upaya penegakan hukum terhadap wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia terdapat kepada terlalu lunaknya peraturan Hukum Internasional. Sebagai negara yang berperan aktif dalam pergaulan internasional, Indonesia turut meratifikasi peraturan Hukum Internasional tersebut. Sehingga permasalahan tentang mempertahankan kedaulatan secara tegas tidak dapat dilakukan secara utuh dan menyeluruh. Langkah yang dilakukan setiap negara dalam mempertahankan kedaulatan wilayah darat, laut, dan udara merupakan kewenangan mutlak masing-masing negara, dan dapat menunjukkan seberapa besar harga diri suatu bangsa. Namun dikarenakan tunduknya negara terhadap peraturan Hukum Internasional, kewenangan negara kolong dalam menjaga kedaulatan di wilayah udara terbatas.

REFERENCE

- Darwis N, Wibawa Negara Kesatuan R. I Atas Kedaulatan Negara Ruang udara, Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara–Fakultas Hukum Universitas Suryadarma, Volume 5 No.1, September 2014. Hal. 68.
- HANKAM, Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia Guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Ruang udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI, Jurnal Kajian LEMHANNAS RI, November, 2013, Edisi 16, hal. 70.
- Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Bandung: mandar maju, 2008.
- Konvensi Chicago 1944
- Martono, dkk, *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*, Jakarta: Gramata, 2011, Hal. 158.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
- Priyatna A., *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972
- Risdiarto D, Kendala Hukum Penindakan Terhadap Pesawat Udara Sipil Asing Tidak Berizin Yang Memasuki Ruang udara Indonesia, Jurnal Legislasi Indonesia, Vol. 16. Nomor 3 September 2019. Hal. 354
- Setiani B, Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing Jurnal Konstitusi, Volume 14, Nomor 3, September 2017, Hal. 494.
- UNCLOS III 1982
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara
- Yaddy Supriyadi, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara*, Jakarta: Fordik BPSDMP, 2015. Hal. 17-18.
- Yunitasari D, Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Sipil Asing di Wilayah Yurisdiksi Nasional, Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Volume 2, Nomor 1 April 2020, hal. 36.