

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN KEDAULATAN DI  
WILAYAH UDARA NASIONAL INDONESIA OLEH PESAWAT ASING  
PERSPEKTIF SIYASAH KHARAJIYAH**

SKRIPSI

Oleh:

FARMAWAZI

NIM: 17230009



**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)  
FAKULTAS SYARI'AH  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM  
MALANG  
2022**

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN KEDAULATAN DI  
WILAYAH UDARA NASIONAL INDONESIA OLEH PESAWAT ASING  
PERSPEKTIF SIYASAH KHARAJJIYAH**

SKRIPSI

Oleh:

FARMAWAZI

NIM: 17230009



**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)  
FAKULTAS SYARI'AH  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM  
MALANG  
2022**

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,  
Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

### **PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN KEDAULATAN DI WILAYAH UDARA NASIONAL INDONESIA OLEH PESAWAT ASING PERSPEKTIF SIYASAH KHARAJIYYAH**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan referensinya secara benar. Jika dikemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang diperoleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 05 April 2022  
Penulis,



Farmawazi  
NIM. 17230009

## HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Farmawazi NIM 17230009 Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah) Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

### **PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN KEDAULATAN DI WILAYAH UDARA NASIONAL INDONESIA OLEH PESAWAT ASING PERSPEKTIF SIYASAH KHARAJIYYAH**

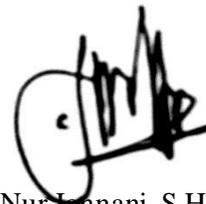
Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji pada Majelis Dewan Penguji.

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Hukum Tata Negara (Siyasah)



Musleh Herry, S.H., M. Hum.  
NIP.196807101999031002

Malang, 5 April 2022  
Dosen Pembimbing



Nur Jannani, S.H.I., M.H.  
NIP. 198110082015032002

## BUKTIKONSULTASI

Nama : FARMAWAZI  
NIM : 17230009  
Program Studi : Hukum Tata Negara (Siyasah)  
Dosen Pembimbing : Nur Jannani, S.H.I., M.H.  
Judul Skripsi : **Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Nasional Indonesia Oleh Pesawat Asing Perspektif Siyasah Kharajjiyyah**

No	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Senin/22 November 2021	Konsultasi Proposal Skripsi	
2	Kamis/25 November 2021	Konsultasi Proposal Setelah Seminar Proposal	
3	Kamis/2 Desember 2021	Revisi Proposal Setelah Seminar Proposal	
4	Rabu/5 Januari 2022	Acc Proposal, Konsultasi BAB III	
5	Senin/24 Januari 2022	Revisi Pertama BAB III Rumusan Masalah I	
6	Jumat/18 Februari 2022	Revisi Kedua BAB III Rumusan Masalah I	
7	Jumat/4 Maret 2022	Acc BAB III Rumusan Masalah I, Konsultasi Rumusan Masalah II	
8	Jumat/11 Maret 2022	Revisi BAB III Rumusan Masalah II	
9	Sabtu/26 Maret 2022	Acc BAB III, Konsultasi BAB IV	
10	Sabtu/2 April 2022	Acc BAB IV dan Daftar Sidang	

Malang, 5 April 2022  
Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Hukum Tata Negara (Siyasah)



Musleh Herry, SH, M. Hum.  
NIP. 196807101999031002

## HALAMAN PENGESAHAN

Dewan Penguji Skripsi dari saudara Farmawazi 17230009, mahasiswa Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah) Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

### **PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN KEDAULATAN DI WILAYAH UDARA NASIONAL INDONESIA OLEH PESAWAT ASING PERSPEKTIF SIYASAH KHARAJIYYAH**

Telah dinyatakan **LULUS** dengan nilai (A).

Dewan Penguji:

1. Abdul Kadir, S. HI., MH.  
NIP 19820711201802011164

()  
Ketua

2. Nur Jannani, S.HI., M.H.  
NIP 198110082015032002

()  
Sekertaris

3. Dra. Jundiani, SH., M. Hum.  
NIP 196509041999032001

()  
Penguji Utama

Malang, 20 Mei 2022  
Dekan,

()  
D. Sudirman, M.A.  
NIP. 197708222005011003

## MOTTO

أَوَلَمْ يَرَوْا إِلَى الطَّيْرِ فَوْقَهُمْ صَفَّتْ وَيَقْبِضْنَ مَا يُمَسِّكُهُنَّ إِلَّا الرَّحْمَنُ إِنَّهُ

بِكُلِّ شَيْءٍ بَصِيرٌ

*“Dan apakah mereka tidak memperhatikan burung-burung yang mengembangkan dan mengatupkan sayapnya di atas mereka? Tidak ada yang menahannya (di udara) selain Yang Maha Pemurah. Sesungguhnya Dia Maha Melihat segala sesuatu.” (QS al-Mulk [67]: 19)*

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Segala puji bagi Allah SWT. yang telah memberikan rahmat, hidayah dan inayah-Nya kepada peneliti sehingga peneliti mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN KEDAULATAN DI WILAYAH UDARA NASIONAL INDONESIA OLEH PESAWAT ASING PERSPEKTIF SIYASAH KHARAJIYYAH** dengan baik. Shalawat dan salam semoga selalu tercurahkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW. *Aamiin*.

Peneliti menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini amat sangat terbantu daripada para pihak yang memberikan pengajaran, bimbingan atau pengarahan, serta bantuan. Oleh karena itu peneliti ucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. M. Zainuddin, MA., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. Sudirman MA., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Musleh Herry, S.H., M. Hum., selaku Ketua Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah) Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
4. Majelis penguji yakni Abdul Kadir, S.H.I., MH., selaku ketua penguji, Nur Janani, S.H.I., MH., selaku sekretaris penguji, dan Dra. Jundiani, S.H., M. Hum., selaku penguji utama yang telah memberikan saran dan masukannya untuk penelitian ini.
5. Nur Jannani, S.H.I., M.H. Selaku dosen pembimbing peneliti yang telah mendedikasikan waktu, pikiran, tenaga dan keikhlasan dalam memberikan

pengarahan, pelajaran, pengalaman, dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

6. Prof. Dr. H. Saifullah, S.H. M. Hum. selaku dosen wali peneliti selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah. Terima kasih peneliti haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
7. Segenap Dosen dan tenaga pendidik Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua dengan keikhlasan dan kesabaran, semoga amal mereka semua diridhai oleh Allah SWT.
8. Kedua orang tua peneliti yang tidak hentinya memberikan dukungan serta semangat selama pengerjaan skripsi ini, semoga Allah senantiasa memberikan perlindungan, kesehatan dan segala hal yang terbaik bagi kalian semua.
9. Para pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang terlibat dalam pembuatan skripsi ini dengan bantuan dan dukungan kepada penulis, semoga Allah SWT membalas setiap kebaikan yang telah dilakukan.

Dengan terselesaikannya skripsi ini, semoga apa yang telah peneliti peroleh selama menjalankan perkuliahan dapat bermanfaat bagi semua orang maupun diri peneliti pribadi. Segala kekhilafan dan kekurangan pun peneliti sadari dalam penelitian ini sehingga peneliti memohon maaf serta sangat mengharapkan kritik dan saran dari semua pihak demi upaya perbaikan di waktu yang akan datang.

Malang, 5 April 2022

Penulis



Farmawazi

NIM 17230009

## PEDOMAN TRANSLITERA

### A. Umum

Pedoman Transliterasi Arab Latin yang merupakan hasil keputusan bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan R.I. Nomor: 158 Tahun 1987 dan Nomor: 0543b/U/1987.

### B. Kosonan

Daftar huruf bahasa Arab dan transliterasinya ke dalam huruf Latin dapat dilihat pada tabel berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Keterangan
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba'	B	Be
ت	Ta'	T	Te
ث	Sa'	Ş	Es (dengan titik diatas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ha'	H	Ha (dengan titik dibawah)
خ	Kha'	Kh	Ka dan Ha
د	Dal	D	De
ذ	Zal	Ž	Zet (dengan titik diatas)
ر	Ra'	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Es dan Ye
ص	Sad	Ş	Es (dengan titik dibawah)
ض	Dad	Ḍ	De (dengan titik dibawah)
ط	Ta'	Ṭ	Te (dengan titik dibawah)

ظ	Za'	Z	Zet (dengan titik dibawah)
ع	'ain	‘	Koma terbalik diatas
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa'	F	Ef
ق	Qaf	Q	Qi
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	'el
م	Min	M	'em
ن	Nun	N	'en
و	Wawu	W	W
ه	Ha'	H	Ha
ء / أ	Hamzah	‘	Apostrof
ي	Ya'	Y	Ya

*Hamzah* (ء) yang terletak di awal kata mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apa pun. Jika ia terletak di tengah atau di akhir, maka ditulis dengan tanda (‘).

Misal: النوء (*an-nau'u*)

### C. Vokal, Panjang dan Diftong

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri atas vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf latin	Keterangan
َ	<i>Fathah</i>	A	A
ِ	<i>Kasrah</i>	I	I
ُ	<i>Dammah</i>	U	U

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf, yaitu:

Tanda	Nama	Huruf latin	Keterangan
أي	<i>Fathah dan Ya</i>	Ai	A dan I
أو	<i>Fathah dan Wau</i>	Au	A dan U

Misal: كيف (Kaifa)

#### D. Maddah

*Maddah* atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
اَ / اِ	<i>Fathah dan Alif atau Ya</i>	ā	A dan garis diatas
اِ	<i>Kasrah dan Ya</i>	ī	I dan garis diatas
اُ	<i>Dammah dan Wau</i>	ū	U dan garis diatas

Misal: جاهلية (jāhiliyah)

#### E. Ta' marbutah

Transliterasi untuk *ta' marbutah* ada dua, yaitu: *ta' marbutah* yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah*, dan *dammah*, transliterasinya adalah “*t*”. Sedangkan *ta' marbutah* yang mati atau mendapat harkat *sukun*, transliterasinya adalah “*h*”. Misal: في رحمة الله (Fi rahmatillāh), جماعة (Jamā'ah)

Sedangkan pada kata yang berakhir dengan *ta' marbutah* diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang “*al*” serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka *ta' marbutah* itu ditransliterasikan dengan “*h*”. Misal: كرامة الاولياء (Karāmah al-auliyyā')

#### F. Kata Sandang dan Lafdh al-jalalah

Kata sandang berupa “*al*” (ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “*al*” dalam lafadh jalālah yang berada di tengah-tengah kalimat yang di sandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan. Apabila kata sandang diikuti oleh huruf *syamsiyah* maka ditulis dengan bunyinya yaitu huruf “*l*” diganti dengan huruf yang sama dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandannya. Misal: القلم (*al-Qalam*)

#### G. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Apabila kata tersebut merupakan nama Arab dari orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Seperti penulisan nama “Abdurrahman Wahid” dan kata “salat”.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN .....	iii
BUKTI KONSULTASI .....	iv
HALAMAN PENGESAHAN .....	v
MOTTO .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
PEDOMAN TRANSLITERA .....	ix
DAFTAR ISI .....	xiii
ABSTRAK .....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Batasan Masalah .....	9
C. Rumusan Masalah .....	9
D. Tujuan Penelitian .....	9
E. Manfaat Penelitian .....	10
F. Penelitian Terdahulu .....	10
G. Metodologi Penelitian .....	20
1. Jenis Penelitian .....	20
2. Pendekatan Penelitian .....	21
3. Sumber Bahan Hukum .....	22

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum .....	23
5. Metode Analisis Bahan Hukum .....	23
6. Metode Pengelolaan Bahan Hukum .....	24
H. Sistematika Penulisan .....	26
<b>BAB II KERANGKA TEORI .....</b>	<b>28</b>
A. Landasan Teori .....	28
1. Teori Penegakan Hukum.....	28
2. Teori Kedaulatan negara.....	30
3. Siyasah Kharajiyah .....	33
<b>BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>36</b>
A. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Nasional Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan .....	36
B. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Diatas Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna Perspektif Siyasah Kharajiyah .....	56
<b>BAB IV PENUTUP .....</b>	<b>107</b>
A. Kesimpulan .....	107
B. Saran .....	107
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>109</b>

## ABSTRAK

Farmawazi, 17230009, 2022, **PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN KEDAULATAN DI WILAYAH UDARA NASIONAL INDONESIA OLEH PESAWAT ASING PERSPEKTIF SIYASAH KHARAJIYYAH** Skripsi, Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah), Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang,  
**Dosen Pembimbing:** Nur Jannani, S.H.I., M.H.

---

---

Setiap negara telah mempunyai batas wilayah yang jelas dan telah diakui melalui mekanisme hukum internasional namun pelanggaran terhadap batas wilayah kerap terjadi. Pelanggaran ini kadang bersifat tidak disengaja namun seringkali pula dilakukan secara sengaja untuk berbagai tujuan tertentu. Bentuk penegakan kedaulatan atas wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia, dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik nasional maupun asing. Sedangkan di wilayah kepulauan Riau dan Natuna tidak dapat diatur oleh Indonesia secara eksklusif karena terhalang oleh perjanjian FIR Singapura.

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif, sedangkan pendekatannya menggunakan pendekatan historis, pendekatan konseptual dan pendekatan perundang-undangan. Metode pengumpulan bahan hukum dirangkai melalui tata cara inventarisasi dan indentifikasi peraturan perundang-undangan yang sedang diterapkan saat ini, serta mengklasifikasi dan analisis bahan hukum. Pengolahan data menggunakan metode edit, pemeriksaan data, dan analisis data serta penandaan.

Penelitian ini membahas tentang Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Nasional Indonesia Oleh Pesawat Asing Perspektif Siyasah Kharajiyyah. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisa hasil perjanjian *Flight Information Region* (FIR) antar Indonesia dan Singapura mengenai kedaulatan di atas wilayah kepulauan Riau dan Natuna Perspektif Siyasah Kharajiyyah.

Hasil Penelitian yang penulis peroleh adalah selama ini pelanggaran wilayah udara hanya dianggap sebagai pelanggaran biasa sehingga hanya diberi sanksi administratif dan tidak menimbulkan efek jera. Sedangkan di atas wilayah kepulauan Riau dan Natuna diatur oleh Singapura sehingga Indonesia tidak dapat mengatur wilayah udaranya sendiri secara penuh dan eksklusif.

**Kata Kunci:** Penegakan Hukum, Kedaulatan Udara, Siyasah Kharajiyyah

## ABSTRACT

Farmawazi, 17230009, 2022, **LAW ENFORCEMENT AGAINST VIOLATIONS OF SOVEREIGNTY IN THE INDONESIAN NATIONAL**, Thesis, Study Program of Constitutional Law (Siyasa), Fakultas of Sharia, State Islamic University Maulana Malik Ibrahim Malang,  
**Supervisor:** Nur Jannani, S.H.I., M.H.

---

---

Each country has clear territorial boundaries and has been recognized through international legal mechanisms, but violations of territorial boundaries often occur. These violations are sometimes unintentional but are often done intentionally for certain purposes. Forms of enforcement of sovereignty over the national airspace, including law enforcement against violations of the sovereign airspace of the Republic of Indonesia, and violations of prohibited airspace, both national and foreign. Meanwhile, the Riau and Natuna islands cannot be regulated by Indonesia exclusively because it is hindered by Singapore's FIR agreement.

This research uses normative legal research, while the approach uses a historical approach, a conceptual approach and a statutory approach. The method of collecting legal materials is structured through the procedures for inventorying and identifying the current laws and regulations, as well as classifying and analyzing legal materials. Processing of data using the method of editing, checking data, and data analysis and marking.

This study discusses Law Enforcement Against Violations of Sovereignty in Indonesian National Airspace by Foreign Aircraft from the Perspective of Siyasa Kharajiyah. The purpose of this study is to find out and analyze the results of the Flight Information Region (FIR) agreement between Indonesia and Singapore regarding sovereignty over the Riau and Natuna islands from the perspective of Siyasa Kharajiyah.

The results of the research that the author obtained are that so far airspace violations are only considered as ordinary violations so that they are only given administrative sanctions and do not cause a deterrent effect. Meanwhile, over the Riau and Natuna islands, Singapore is regulated so that Indonesia cannot fully and exclusively regulate its own airspace.

**Keywords:** Law Enforcement, Air Sovereignty, Siyasa Kharajiyah

## مستخلص البحث

فارماوازي ١٧٢٣٠٠٠٩ ، ٢٠٢٢ ، إنفاذ القانون ضد انتهاكات السيادة في المنطقة الجوية الوطنية الإندونيسية بالطائرات الأجنبية ، السياسة الخارجية ، أطروحة ، برنامج دراسة القانون الدستوري (السياسة) ، كلية الشريعة ، الجامعة الإسلامية الحكومية إبراهيم مالانج.

المشرف: نور جناني ، بكالوريوس في الشريعة الإسلامية ، ماجستير

لكل دولة حدود إقليمية واضحة وقد تم الاعتراف بها من قبل الآليات القانونية الدولية ولكن غالبًا ما تحدث انتهاكات للحدود الإقليمية. تكون هذه الانتهاكات أحيانًا غير مقصودة ولكنها تتم غالبًا عن قصد لغرض محدد. بشكل دعم سيادة المجال الجوي الوطني ، من بين أمور أخرى ، هو إنفاذ القانون ضد انتهاكات المجال الجوي لسيادة الدولة الموحدة لجمهورية إندونيسيا ، وانتهاكات المجال الجوي المحظور ، الوطني والأجنبي. وفي الوقت نفسه ، في جزر رياو وناتونا ، لا يمكن تنظيم إندونيسيا حصريًا لأنها تعوقها اتفاقية سنغافورة لمعلومات الطيران.

يستخدم هذا البحث البحث القانوني المعياري ، بينما يستخدم النهج نهجًا تاريخيًا ونهجًا مفاهيميًا ومنهجًا قانونيًا يتم تنظيم طريقة جمع المواد القانونية من خلال إجراءات. جرد وتحديد القوانين واللوائح الحالية ، وكذلك تصنيف وتحليل المواد القانونية. معالجة البيانات بطريقة التحرير والتحقق من البيانات وتحليلها وتمييزها.

تناقش هذه الدراسة إنفاذ القانون ضد انتهاكات السيادة في المجال الجوي الوطني الإندونيسي من قبل الطائرات الأجنبية من منظور السياسة الخارجية. الغرض من هذه الدراسة هو معرفة وتحليل نتائج اتفاقية منطقة معلومات الطيران بين إندونيسيا وسنغافورة فيما يتعلق بالسيادة على جزر رياو وناتونا من منظور سياسات خارجية وكانت نتائج البحث الذي حصل عليه المؤلف أن انتهاكات المجال الجوي حتى الآن لا تعتبر سوى انتهاكات عادية بحيث لا تُفرض عليها إلا عقوبات إدارية ولا يكون لها أثر رادع. وفي الوقت نفسه ، يتم تنظيم سنغافورة فوق جزر رياو وناتونا بحيث لا تستطيع إندونيسيا تنظيم مجالها الجوي بشكل كامل وحصري.

**الكلمات المفتاحية: تطبيق القانون ، السيادة الجوية ، السياسة الخارجية**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Kata kedaulatan pertama kali disebutkan oleh Jean Bodin (1530-1596), pada bukunya “*six Livres de republique*”. Secara etimologis kedaulatan berasal dari Bahasa Arab, Daulat yang mempunyai arti kekuasaan atau dinasti pemerintahan. Selain itu dalam bahasa Latin yakni, Supremus yang memiliki arti tertinggi. Sehingga kedaulatan berarti kekuasaan tertinggi pada suatu negara atau kekuasaan yang berdiri sendiri tanpa di bawah kekuasaan negara lain. Dalam hukum internasional, konsep kedaulatan berkaitan dengan Pemerintah yang memiliki kendali penuh atas urusan mereka dalam batas-batas wilayah atau wilayah geografis, dan dalam beberapa kasus dengan organisasi atau lembaga dengan yurisdiksi hukum sendiri.<sup>1</sup>

Kedaulatan negara merupakan ciri suatu negara yang secara politik merdeka dari negara lain, baik secara de jure maupun de facto. Kedaulatan pada dasarnya memiliki dua aspek. Artinya, bentuk kekuatan tertinggi yang mengatur sisi dalam, yaitu segala sesuatu yang ada atau terjadi di dalam batas-batas wilayah itu. Dan yang kedua adalah kekuatan tertinggi untuk membangun aspek eksternal, yaitu menjalin hubungan dengan anggota masyarakat internasional dan mengatur segala sesuatu yang terjadi di luar wilayah negara, sepanjang relevan dengan kepentingan negara.<sup>2</sup>

Suatu negara dalam melindungi kedaulatan negaranya, membuat suatu undang-undang yang dapat melindungi wilayah suatu negara dari intervensi pihak asing atau

---

<sup>1</sup>Romi Librayanto, *Ilmu Negara: Suatu Pengantar*, (Pustaka Refleksi, Makassar, 2010), 158.

<sup>2</sup>I Wayan Parthina, *Pengantar Hukum Internasional*, (Mandar Maju, Bandung, 2003), 345.

campur tangan apapun. Hukum yang dibuat oleh negara perlu memperhatikan hukum internasional yang dijadikan standar oleh masyarakat internasional. Setiap negara memiliki batas wilayah yang jelas dan diakui melalui mekanisme hukum internasional, namun pelanggaran batas wilayah sering terjadi. Pelanggaran ini baik itu tidak disengaja, maupun sering dilakukan dengan sengaja untuk tujuan tertentu.<sup>3</sup>

Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 memuat salah satu pengaturan mengenai pesawat udara negara dan sipil. Konvensi tersebut menetapkan bahwa pesawat udara negara adalah pesawat udara yang digunakan untuk keperluan militer, kepolisian dan bea cukai, sedangkan pesawat sipil adalah pesawat sipil yang merupakan pesawat sipil kecuali pesawat negara. Pesawat negara tidak diizinkan untuk terbang di atas negara anggota lainnya, sedangkan pesawat sipil tidak berjadwal dapat terbang di atas negara anggota lainnya. Pembahasan tentang penerbangan sipil dimulai dengan Konvensi Paris yang dianggap oleh semua pihak belum memadai, namun Konvensi Paris memiliki banyak kekurangan, namun harus diakui bahwa ini adalah salah satu upaya untuk mengembangkan aturan yang seragam untuk hukum sektor publik penerbangan.<sup>4</sup>

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. Implikasinya konsep penguasaan negara terhadap ruang udara dalam hukum nasional Indonesia

---

<sup>3</sup>Danang Risdiarto, *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*, (Jurnal Rechts Vinding, Volume 5, Nomor 1, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta Timur, April 2016), 70-71.

<sup>4</sup> Fans Likadja, *Masalah Lintas di Ruang Udara*, (Bina Cipta, Jakarta 1987), 14.

menjadi bergeser. Kedua hal ini tentu secara teoritis merupakan dua konsep yang akan berbenturan yang harus ditemukan jawaban untuk menyelesaikannya.<sup>5</sup>

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang tersebar dari Aceh hingga Papua memiliki garis perbatasan dengan setidaknya enam negara. Dengan keterbatasan sumber daya manusia dan peralatan untuk memantau perbatasan negara, maka kerap kali terjadi pelanggaran wilayah perbatasan Indonesia oleh beberapa pihak yang tidak bertanggung jawab. Tidak jarang di wilayah udara yurisdiksi<sup>6</sup> Indonesia kerap terjadi pelanggaran oleh pesawat terbang tidak terjadwal atau dapat disebut juga sebagai *black flight*. Pelanggaran semacam ini tentunya tidak dapat ditoleransi dengan alasan apapun. Pelanggaran yang menjadi titik fokus penulis pada penelitian ini ialah pelanggaran oleh pesawat asing yang masuk wilayah udara nasional Indonesia tanpa izin baik izin dari Kementerian Perhubungan berupa *flight approval*, atau izin dari Kementerian Luar Negeri berupa *diplomatic clearance* maupun izin dari Mabes TNI berupa *security clearance*.

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki kedaulatan atas wilayahnya untuk dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia seperti diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia. Sebagai negara yang berdaulat, tentunya Negara Indonesia harus menjaga integritas dan keamanan negara. Negara berdaulat

---

<sup>5</sup> Endang Puji Lestari, *Rekonsepsi Hak Penguasaan Negara Atas Wilayah Udara di Tengah Kebijakan Liberalisasi Penerbangan*, Jurnal Rechts Vinding, (Volume 5, Nomor 1, Kementerian Perhubungan RI dan Mahasiswa Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Padjadjaran Merdeka Barat, Jakarta Pusat, April 2016). 330.

<sup>6</sup> Yurisdiksi diartikan sebagai kekuasaan, hak atau wewenang untuk membuat undang-undang. Yurisdiksi dalam arti sempit adalah kekuasaan kehakiman nasional. F Sugeng Istanto, *Hukum Internasional* (Yogyakarta, Atmajaya: 1998), 47.

diartikan sebagai negara yang memiliki kekuasaan tertinggi yang bebas dari kekuasaan lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik ke dalam maupun ke luar.<sup>7</sup>

Bentuk penegakan kedaulatan atas wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia, dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik nasional maupun asing. Sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia.<sup>8</sup>

Wilayah udara Indonesia adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.<sup>9</sup> Dalam rangka melaksanakan kedaulatan nasional atas wilayah udara suatu negara kesatuan, pemerintah melaksanakan kekuasaan dan tanggung jawab penyelenggaraan wilayah udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, dan lingkungan udara Republik Indonesia.

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU) kerap melakukan upaya penembakan paksa terhadap pesawat asing atau domestik yang tidak direncanakan saat mengambil tindakan terhadap dugaan pelanggaran di wilayah udara Indonesia. Sayangnya, tindak lanjut penegakan hukum terhadap para pelanggar wilayah udara tersebut tidak memberikan efek jera. Upaya penegakan dan pengamanan yurisdiksi negara sebenarnya dilakukan oleh TNI Angkatan Udara melalui Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI. Tidak hanya itu, pelaksanaan tugas ini juga didasarkan pada Konvensi

---

<sup>7</sup> Hankam, *Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna menempatkan stabilitas keamanan wilayah udara Nasional dalam rangka memperkokoh kedaulatan NKR*, (Edisi 16, Lemhannas RI, Jakarta), 70.

<sup>8</sup> Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

<sup>9</sup> Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional Tahun 1944 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Menurut undang-undang, Indonesia memiliki kendali penuh dan eksklusif atas ruang udara di wilayahnya. Artinya, Indonesia memiliki kewenangan hukum yang lengkap untuk menggunakan wilayah udaranya dalam rangka menjamin keamanan wilayah udara negara dan bebas dari berbagai resiko melalui media udara, seperti ancaman navigasi dan pelanggaran aturan wilayah udara nasional. *Force Down* merupakan salah satu dari sekian banyak inisiatif yang dilakukan TNI AU untuk menjaga kedaulatan udara Indonesia. Sayangnya, sanksi yang dijatuhkan kepada pelanggar tidak menimbulkan efek jera. Dalam kasus *Force Down* misalnya, pelaku hanya didenda 60 juta rupiah. Jumlah tersebut tidak mencukupi dan tentunya tidak sebanding dengan biaya operasional menerbangkan pesawat serang kelas Sukhoi TNI AU yang dapat menelan biaya hingga Rp. 400 juta setiap jam.<sup>10</sup>

Setidaknya terdapat empat kejadian penerbangan tidak terjadwal (*black flight*) terjadi di Indonesia antara akhir tahun 2014 hingga awal tahun 2015, dengan pesawat dan pilot dipaksa mendarat (*Force Down*) di wilayah Indonesia oleh TNI AU. Peristiwa itu terjadi di Manado pada 22 Oktober 2014, Pontianak pada 28 Oktober 2014, Kupang pada 3 November 2014, dan Tarakan pada 9 November 2015, semuanya di Kalimantan Utara. Ironisnya, denda yang dikenakan kepada pilot asing yang ditahan oleh pihak-pihak tersebut sangat kecil dibandingkan dengan biaya operasional yang harus ditanggung TNI AU. Selain itu, karena standar Indonesia yang masih lemah, proses hukum bagi pihak yang mengoperasikan penerbangan tersebut tidak dapat dilanjutkan. Banyak orang telah terpengaruh oleh dua faktor ini.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Danang Risdiarto, *Penyidik TNI Angkatan Udara dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*. (Jurnal Legislasi Indonesia, vol.14 no.01-maret 2007), 87.

<sup>11</sup> Risdiarto, *Penyidik TNI Angkatan Udara dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*. 79

Minimnya 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.<sup>12</sup>

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.<sup>13</sup>

Perairan Kepulauan Riau dan Natuna merupakan laut bebas pada tahun 1946 menurut hukum internasional dan belum termasuk dalam batas wilayah negara Indonesia. Akibatnya, lautan dan kepulauan Natuna tidak diakui sebagai milik Indonesia. Terakhir, *The International Civil Aviation Organization* (ICAO) menunjuk Singapura sebagai negara jajahan dari Inggris untuk mengawasi FIR di wilayah tersebut. Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna akhirnya masuk ke dalam wilayah Indonesia pada tahun 1982, berkat *United*

---

<sup>12</sup>Risdiarto, *Penyidik TNI Angkatan Udara dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*. 87

<sup>13</sup>Risdiarto, *Penyidik TNI Angkatan Udara dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*. 87

*Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* yang diadopsi oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).<sup>14</sup>

ICAO mendelegasikan sebagian wilayah udara Indonesia di Kepulauan Riau dan Natuna karena delegasi Indonesia tidak dapat menghadiri pertemuan pada saat itu. Melihat wilayah sekitar Kepulauan Riau dan Natuna yang saat itu menjadi jalur lalu lintas udara yang ramai dari seluruh dunia dan Indonesia baru satu tahun merdeka, situasi dalam negeri masih labil karena berbagai kelemahan di berbagai sektor. Terkait pengaturan lalu lintas, kawasan di sekitar Kepulauan Riau dan Natuna merupakan jalur padat lalu lintas udara dari seluruh dunia. Baik dari segi sumber daya manusia maupun teknologi, lalu lintas udara merupakan tugas utama. Untuk menyelenggarakan FIR, suatu negara membutuhkan sumber daya manusia yang memadai serta infrastruktur yang berkembang dengan baik.<sup>15</sup>

Sebagaimana terdapat dalam ketatanegaraan Islam (siyasah) terkait dengan hubungan antar negara dibahas dalam siyasah dauliyah. Istilah siyasah dauliyah merupakan ilmu yang mengatur kewenangan suatu negara untuk mengaturnya dengan negara lain (antar negara). Siyasah dauliyah memiliki beberapa tema kajian dalam ruang lingkungannya, salah satu tema kajiannya adalah tentang hubungan internasional atau disebut dengan siyasah kharijiyyah as-syar'iyah.<sup>16</sup> Dimana dalam siyasah kharijiyyah as-syar'iyah titik berat pembicaraannya ialah sekitar hubungan antar negara dan orang-orang yang tercakup dalam hukum internasional.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup>Priyono, I. *Analisis Peluang dan Tantangan Indonesia Dalam Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Udara Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Di Atas Kepulauan Riau*. (Skripsi Universitas Hasanuddin 2016) 65

<sup>15</sup>Priyono, I. *Analisis Peluang dan Tantangan Indonesia Dalam Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Udara Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Di Atas Kepulauan Riau*. (Skripsi Universitas Hasanuddin 2016). 66

<sup>16</sup>Ija Suntana, *Politik Hubungan Internasional Islam (Siyasah Dauiyah)*, (Bandung: Pustaka Setia, 2015), 15

<sup>17</sup>L. Amin Widodo, *Fiqh Siyasah dalam Hubungan Internasional*, (Yogyakarta: Tiara Wacansa, 1994), 1

Sesuai dengan penjelasan diatas, perjanjian disebut dengan istilah al-mu'adah. Menurut bahasa perjanjian adalah kesepakatan antara dua orang atau kelompok. akan tetapi dalam siyasah dauliyah yang dimaksud dengan perjanjian adalah perjanjian antar negara. Kesepakatan yang ditandatangani oleh dua negara atau dua kelompok negara inilah yang dinamakan dengan perjanjian Internasional yang selanjutnya disebut dengan siyasah kharijiyyah as-syar'iyyah.<sup>18</sup>

Siyasah kharijiyyah as-syar'iyyah untuk pelaksanaan perjanjian dimulai setelah ditandatangani, kecuali jika ditentukan waktu untuk memulai pelaksanaannya. Akan tetapi dalam siyasah kharijiyyah as-syar'iyyah pembicaraan mengenai perjanjian ruang udara masih bersifat global, tidak berbicara secara detail seperti hukum internasional konvensional.

Berdasarkan latar belakang di atas, penelitian ini akan membahas terkait.

**Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Nasional Indonesia oleh Pesawat Asing Perspektif Siyasah Kharijiyyah.**

---

<sup>18</sup>Ija Suntana, *Politik Hubungan Internasional Islam (Siyasah Dauliyah)*, 51-52

## **B. Batasan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan, banyak permasalahan-permasalahan penting yang perlu diteliti untuk dapat ditemukan jawabannya. Akan tetapi, untuk mempermudah pembahasan dan penelitian ini hanya akan berfokus untuk menjawab satu permasalahan yaitu Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Nasional Indonesia oleh Pesawat Asing Menurut Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan serta Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Diatas Kepulauan Riau dan Natuna Perspektif Siyash Kharajiyah.

## **C. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Nasional Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Bagaimana Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Diatas Kepulauan Riau dan Natuna Perspektif Siyash Kharajiyah?

## **D. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui dan menganalisis Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Nasional Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan diatas Kepulauan Riau dan Natuna Perspektif Siyash Kharajiyah.

## **E. Manfaat Penelitian**

Dalam setiap penelitian, disamping memiliki tujuan tentunya penulis juga mengharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi pembaca khususnya penulis pribadi.

Adapun manfaatnya sebagai berikut:

### 1. Manfaat Teoritis

Tulisan ini diharapkan dapat mempunyai kebermanfaatan untuk menambah literatur terhadap ilmu hukum dan bisa dijadikan sebagai acuan dalam penelitian yang sesuai dengan penelitian ini.

### 2. Manfaat Praktis

Penulis berharap, dari hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai rujukan tambahan, baik untuk masyarakat maupun aparat penegak hukum dan dapat dijadikan sebagai informasi dalam menyusun kebijakan untuk pembuatan peraturan perundang-undangan ataupun kebijakan lainnya. Bagi penulis. Adapun manfaatnya antara lain memperluas khazanah keilmuan mengetahui hukum yang berlaku.

## **F. Penelitian Terdahulu**

Untuk membuktikan originalitas dari penelitian ini, penulis perlu untuk melakukan tinjauan penelitian terdahulu. Berikut ini beberapa penelitian serta perbedaan dari penelitian sebelumnya.

1. Kajian jurnal yang ditulis oleh **Dita Anggraini Wibowo** (2014) yang berjudul *Pelanggaran kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia Oleh Pesawat Sipil Asing* dari Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, dalam jurnal ini membahas mengenai Kedaulatan suatu negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh. 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. Masalah yang ada dalam kedaulatan negara di ruang udara adalah pelanggaran batas yang sering dilakukan oleh pesawat militer atau pesawat sipil dari negara lain. Maka dari itu penelitian ini dilakukan untuk menganalisis apakah hukum udara internasional yang ada sesuai dengan hukum yang ada di Indonesia dan bagaimanakah penegakan hukum yang ada di dunia internasional dan di Indonesia sendiri

2. Kajian skripsi yang ditulis oleh **Robi Purwanto** (2017) yang berjudul *Efektivitas Tindakan Forcedown Terhadap Vlack Flight Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia* dari Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Dalam skripsi ini dibahas mengenai salah satu bentuk problematika dalam bidang kedaulatan negara dengan adanya pelanggaran kedaulatan di ruang udara melalui kegiatan black flight. Pelanggaran semacam ini tidak dapat ditoleransi dengan alasan apapun. Sesuai dengan pasal 1 Konvensi Chicago 1944, menyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*Complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya.
3. Kajian skripsi yang ditulis oleh **Celine Martarami Purba** (2020) yang berjudul *Mengembalikan Kedaulatan Udara Natuna dengan Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) dari Singapura (era Pemerintahan Jokowi Periode 2014-2019)* dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sumatera Utara Medan. Dalam skripsi ini dibahas mengenai kedaulatan negara tidak hanya terletak pada daratan dan lautan, tetapi juga pada ruang udara. Karena bagi sebuah negara, ruang udara berkaitan dengan perekonomian, kontrol politik, pertahanan dan keamanan

negara, serta lalu lintas penerbangan secara domestic maupun internasional. Untuk itu, negara perlu meningkatkan sistem pertahanan dan keamanan untuk meminimalisir setiap pelanggaran di ruang udara. Maka untuk mengatur lalu lintas penerbangan ini makadilakukan penetapan *Flight Information Region* (FIR).

4. Kajian jurnal yang ditulis oleh **Sefriani** (2015) yang berjudul *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia* dari Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, dalam jurnal ini membahas mengenai Pelanggaran terhadap wilayah kedaulatan ruang udara Indonesia yang dilakukan pesawat sipil maupun pesawat negara sering terjadi. Permasalahan yang diteliti yakni bagaimana pengaturan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah kedaulatan negara menurut hukum internasional dan hukum nasional Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan konsep (*conceptual approach*), serta pendekatan perbandingan (*comparative approach*). Hasil penelitian disajikan dalam bentuk deskriptif analitis. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa baik hukum internasional maupun nasional kurang tegas dalam menentukan parameter status hukum suatu pesawat, apakah pesawat negara atau pesawat sipil. Hal ini bisa menimbulkan masalah yang serius terkait hukum yang seharusnya berlaku untuk pesawat tersebut.
5. Kajian jurnal yang ditulis oleh **MHD. Denny Yusril SRG** (2017) yang berjudul *Pengaturan Hukum Tentang Pengawasan Wilayah Dirgantara Indonesia Terhadap Lalu Lintas Pesawat Udara Asing Ditinjau dari Perspektif Hukum Internasional* dari Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara Medan, dalam jurnal ini membahas

mengenai Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek penting dalam pengaturan-pengaturan hukum yang di buat oleh negara-negara. Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya didalamnya adalah masalah yurisdiksi. Permasalahan pengaturan hukum wilayah udara negara Indonesia. Pengaturan hukum udara internasional. Pengaturan hukum tentang pengawasan wilayah dirgantara indonesia terhadap lalu lintas pesawat udara asing ditinjau dari perspektif hukum internasional. Jenis penelitian atau metode pendekatan yang dilakukan adalah metode penelitian hukum normatif. Sifat penelitiannya adalah deskriptif analitis. Penelitian dengan menggunakan deskriptif analitis.

NO	Nama dan Judul	Rumusan Masalah	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian	Unsur Kebaruan
1	Dita Anggraini Wibowo, <i>Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia oleh Pesawat Sipil Asing</i>	1. bagaimana penegakan hukum di dunia Internasional terkait dengan pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional? 2. bagaimana Indonesia menjaga kedaulatan di wilayah udara nasional?	Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa Negara Indonesia menetapkan zona larangan terbang dan sebagai negara yang berdaulat Indonesia berhak menindak segala sesuatu pelanggaran yang berada di wilayah yurisdiksinya. Apabila terjadi	Penelitian terdahulu ini difokuskan pada isu kedaulatan negara di ruang udara, yaitu pelanggaran perbatasan yang sering dilakukan oleh pesawat militer atau sipil dari negara lain. Akibatnya, penelitian ini dilakukan untuk menentukan apakah hukum udara internasional yang ada konsisten dengan hukum Indonesia, serta bagaimana hukum itu ditegakkan baik secara global	Unsur kebaruan penelitian ini membahas mengenai bagaimana hukum Indonesia mengatur dan menindaklanjuti pelanggaran yang terjadi di wilayah udara negara Indonesia sesuai dengan undang-undang yang berlaku.

			<p>pelanggaran maka personel lalu lintas memberikan peringatan kepada pesawat agar pesawat meninggalkan zona larangan terbang tersebut, Personel lalu lintas udara juga menginformasikan adanya pesawat udara yang melanggar zona larangan terbang kepada aparat yang bertugas di bidang pertahanan negara.</p>	<p>maupun di Indonesia.</p>	
2	<p>Robi Purwanto, <i>Efektifitas Tindakan Forcedown Terhadap Vlack Flight Sebagai Upaya Penegakan Hukum</i></p>	<p>1. Bagaimana proses penegakan Hukum terhadap Pelanggaran di Ruang Udara melalui <i>Black Flight</i>? 2. Bagaimana efektivitas tindakan <i>forcedown black flight</i> di Indonesia?</p>	<p>Temuan penelitian ini antara lain Proses Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Wilayah Udara yang dilakukan oleh pesawat sipil asing yang beroperasi di</p>	<p>Penelitian ini membahas tentang penanganan prosedur pencegahan paksa dan pendaratan (Forcedown) sesuai dengan Pasal 8 UU Penerbangan, serta penyelesaian prosedur administrasi izin terbang di wilayah Indonesia, seperti Security Clearance,</p>	<p>Unsur kebaruan penelitian ini adalah membahas mengenai proses penegakan hukum nasional maupun internasional terhadap pelanggaran penerbangan di wilayah udara.</p>

	<i>Udara di Indonesia</i>		<p>bawah kekuasaan kedaulatan negara untuk melakukan operasi intersepsi dan forcedown. Tindakan ini didasarkan pada Pasal 3 bis Konvensi Chicago, yang menetapkan cita-cita kemanusiaan dan kedaulatan. Cara forcedown diatur dalam Pasal 8 UU Penerbangan. Negara-negara berdasarkan UNCLOS III pasal 414 memiliki hak untuk melakukan pengejaran (hot chase actions), namun tindakan pengejaran tersebut langsung dibubarkan jika melewati batas-batas kedaulatan negara lain.</p>	<p>Diplomatic Clearance, dan Flight Approval, dan membayar denda (Enam Puluh Juta Rupiah).</p>	
--	---------------------------	--	--	--	--

3	<p>Celine Martarami, <i>Mengembangkan Kedaulatan Udara Natuna dengan Pengambilalihan Flight Information Region (RIG) dari Singapura (era Pemerintahan Jokowi Periode 2014-2019)</i></p>	<p>1. Bagaimana kepentingan nasional Indonesia dalam mengambil alih FIR di Natuna?  2. Bagaimana upaya diplomasi yang dilakukan Indonesia kepada Singapura, Malaysia dan ICAO untuk mengambil alih FIR di Natuna?  3. Sejauh mana kesiapan teknis yang dilakukan Indonesia agar dapat mengelola FIR di Natuna secara mandiri?</p>	<p>Berdasarkan temuan penelitian ini, Indonesia telah lama berupaya mengambil alih FIR Singapura di Natuna. Karena perairan di dekat Natuna masih merupakan perairan bebas pada tahun 1946, ICAO menugaskan Singapura untuk mengelola FIR di Natuna. Apalagi Singapura merupakan salah satu tetangga terdekat Natuna. Indonesia masih merupakan negara yang baru merdeka pada saat itu, oleh karena itu kurang memperhatikan masalah ini. Pemerintah berupaya menangani</p>	<p>Fokus penelitian ini adalah perlunya negara meningkatkan sistem pertahanan dan keamanannya guna mengurangi pelanggaran wilayah udara. Aviation Information Region (FIR) dibentuk untuk mengatur lalu lintas penerbangan ini. Flight Information Region (FIR) adalah wilayah udara yang diatur atau dipelihara oleh pemerintah dengan tujuan untuk mengatur lalu lintas udara dan mencegah kecelakaan penerbangan. Ini digunakan untuk operasi penerbangan dan media ruang angkasa dan didasarkan pada pertimbangan keselamatan penerbangan.</p>	<p>Unsur kebaruan penelitian ini adalah membahas mengenai pentingnya kedaulatan bagi negara Indonesia untuk menjaga keamanan wilayah udara yang dilalui oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia.</p>
---	---	---	---	--	--

			FIR setelah diratifikasi oleh UNCLOS pada tahun 1982, yang mengindikasikan bahwa Natuna berada di laut Indonesia.		
4	Sefriani, <i>Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Islam Indonesia</i>	1. Bagaimana hukum udara internasional mengatur mengenai pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing? 2. bagaimana hukum nasional Indonesia mengatur mengenai pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing?	Menurut temuan penelitian ini, hukum internasional tidak memiliki pedoman yang jelas untuk menentukan apakah suatu negara merupakan pesawat negara atau pesawat sipil. Ketika pelanggaran wilayah udara terjadi, ini sering mengarah pada konfrontasi antara negara-negara yang terlibat. Pokok pertentangan nya adalah hukum yang harus dijatuhkan	Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian normatif untuk mengkaji Pelanggaran Wilayah Udara oleh Pesawat Udara Asing menurut Hukum Internasional dan Hukum Internasional, dengan mengkaji sejumlah insiden pelanggaran di wilayah udara Indonesia yang dilakukan oleh pesawat sipil dan militer asing dari tahun 2008 hingga 2013.	Unsur kebaruan penelitian ini adalah membahas mengenai pentingnya ada aturan baik secara nasional maupun internasional terkait Batasan-batasan wilayah udara yang boleh dilintasi oleh pesawat asing yang tidak terjadwal

			<p>kepada pesawat udara yang melakukan pelanggaran. Ketika memasuki wilayah suatu negara, pesawat sipil memiliki hak dan perlindungan hukum yang lebih banyak daripada pesawat udara negara. Dalam praktiknya, pemerintah cenderung menggunakan kriteria utama untuk menentukan apakah suatu pesawat sipil atau pesawat negara/militer untuk menentukan apakah pesawat tersebut merupakan pesawat sipil atau negara/militer.</p>		
5	MHD. Denny	1. Bagaimanakah pengaturan	Temuan penelitian ini	Penelitian terdahulu ini berfokus pada	Unsur kebaruan penelitian ini

	<p>Yusril SRG, <i>Pengaturan Hukum Tentang Pengawasan Wilayah Dirgantara Indonesia Terhadap p Lulu Lintas Pesawat Udara Asing Ditinjau dari Perspektif Hukum Internasional</i></p>	<p>hukum wilayah udara negara Indonesia?  2. Bagaimanakah pengaturan hukum udara internasional ?  3. Bagaimanakah pengaturan hukum tentang pengawasan wilayah dirgantara indonesia terhadap lalu lintas pesawat udara asing ditinjau dari perspektif hukum internasional?</p>	<p>didasarkan pada hukum ruang udara Indonesia, khususnya Pasal 4 dan 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menyatakan bahwa kegiatan penerbangan adalah suatu jenis kegiatan atau usaha yang melanggar wilayah kedaulatan wilayah udara, yang diberikan kepada pemerintah sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, bahwa dalam rangka pelaksanaan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia,</p>	<p>pengaturan kedaulatan Indonesia atas ruang udara dan penegakan hukumnya. Perlu mengkaji beberapa peraturan terkait, antara lain Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara Pasal 1 angka 1, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia Pasal 1 angka 5, dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Tentara Nasional Indonesia Pasal 1 angka 5.</p>	<p>adalah membahas mengenai pengaturan hukum di wilayah udara negara Indonesia, sesuai yang terdapat dalam undang-undang penerbangan Pasal 4 dan asal 5 undang-undang nomor 1 tahun 2009</p>
--	--	---	--	---	--

Sedangkan dalam penelitian ini lebih fokus pembahasannya mengenai Penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional Indonesia oleh pesawat asing menurut undang undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan serta penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan diatas kepulauan riau dan natuna perspektif siyasah kharajiyah.

#### **G. Metodologi Penelitian**

Metodologi merupakan sesuatu yang sangat penting dalam kehidupan ini ketika kita ingin mencapai sesuatu yang dicita-citakan. Sebagaimana pengertian metodologi yang terdapat dalam kamus besar bahasa Indonesia yaitu “Cara yang teratur yang digunakan untuk melaksanakan suatu pekerjaan agar tercapai sesuatu dengan yang dikehendaki, atau cara kerja yang bersistem untuk memudahkan pelaksanaan suatu kegiatan guna mencapai tujuan yang ditentukan.”<sup>19</sup>

Sedangkan pengertian metodologi menurut Partanto dan Al Barry adalah “cara yang teratur dan sistematis untuk mendapatkan sesuatu yang diinginkan.”<sup>20</sup>

##### **1. Jenis Penelitian**

Metode Penelitian dapat diartikan sebagai proses prinsip-prinsip dan tata cara untuk memecahkan masalah yang dihadapi dalam melakukan penelitian.<sup>21</sup> Jenis penelitian ini adalah kualitatif dengan metode *yuridis normatif*. Jenis penelitian ini dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk meneliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang

---

<sup>19</sup>Pendidikan Nasional RI, *Kamus Besar*, 740.

<sup>20</sup>A Pius Partanto, *Kamus Ilmiah Populer* (Surabaya: CV Arkola, 1994), 461.

<sup>21</sup>Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1994), 13

berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.<sup>22</sup> Penelitian kualitatif merupakan strategi inkuiri yang menekankan pada pencarian makna, pemahaman, konsep, ciri, gejala, simbol, dan deskripsi suatu fenomena, itu terfokus dan multi-metode, alami dan holistik, itu memprioritaskan kualitas, menggunakan banyak metode, dan disajikan dalam format naratif.<sup>23</sup> Penelitian normatif adalah penelitian kepustakaan dimana penulis tidak harus mencari data secara langsung di lapangan, melainkan mengumpulkan data sekunder yang kemudian dirangkai menjadi seperangkat hasil penelitian.

## 2. Pendekatan Penelitian

Adapun penelitian ini menggunakan tiga pendekatan, yaitu:

### a. Pendekatan perundang-undangan (*statue approach*).

Pendekatan perundang-undang memerlukan pemeriksaan menyeluruh terhadap semua peraturan yang berkaitan dengan masalah hukum yang bersangkutan. Teknik ini dilakukan dengan melihat peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penerbangan dan kedaulatan di Indonesia (Undang-Undang Dasar Tahun 1945, UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia). Strategi ini bertujuan untuk mengembangkan upaya hukum penegakan hukum terhadap kedaulatan negara di wilayah udara NKRI.

### b. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Pendekatan konseptual adalah metode di mana seorang peneliti harus menjauh dari membangun opini dan doktrin ilmu hukum. Sehingga peneliti dapat menghasilkan pemikiran dan konsep segar yang akan membantu dalam pembahasan subjek yang diteliti

---

<sup>22</sup> Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), 27

<sup>23</sup> Muri Yusuf, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Penelitian Gabungan*, (Jakarta: Kencana, 2014), 329.

Penulis penelitian ini mengkaji tanggapan penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional Indonesia oleh pesawat asing perspektif siyasah kharijiyyah.

c. Pendekatan Sejarah (*Historis Approach*)

Pendekatan Sejarah adalah penelaahan serta sumber-sumber lain yang berisi tentang informasi-informasi mengenai masa lampau dan dilaksanakan secara sistematis, atau dalam kata lain penelitian yang mendeskripsikan gejala tetapi bukan yang terjadi pada saat atau pada waktu penelitian dilakukan, dalam penelitian historis ini menjelaskan tentang sejarah pembentukan perjanjian *Flight Information Region* (FIR) antara Indonesia dan Singapura tentang pengelolaan ruang udara nasional Indonesia oleh Singapura.

3. Sumber Bahan Hukum

Adapun sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Bahan hukum primer

Isi hukum di bagian ini adalah otoritatif. Dan sebagai bahan hukum yang melekat,<sup>24</sup> terdapat kaidah-kaidah hukum yang diatur dalam penelitian ini berdasarkan hirarki peraturan perundang-undangan mulai dari UUD 1945, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia dan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan Undang-Undang yang dijadikan dasar dan pertimbangan hukum terkait dengan masalah penelitian.

---

<sup>24</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2015), 13.

b. Bahan hukum sekunder

Penjelasan dokumen hukum primer, seperti hasil penelitian, kerja kelompok hukum, dan sebagainya.<sup>25</sup> Buku Satjipto Rahardjo *Penegakan Hukum Progresif*, buku Soerjono Soekanto *Pengantar Penelitian Hukum*, dan karya ilmiah terkait penegakan hukum terhadap pelanggaran pesawat asing di wilayah udara nasional Indonesia dari perspektif siyasah kharijiyyah menjadi landasan penelitian ini.

c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan yang menjelaskan penunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang lebih diketahui dengan nama bahan panduan bidang hukum, dalam masalah ini, ensiklopedia hukum dan kamus hukum.<sup>26</sup>

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Tata cara inventarisasi dan identifikasi peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta pengklasifikasian dan analisis bahan hukum sesuai dengan permasalahan penelitian, disusun sedemikian rupa sehingga teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan, yang dilakukan dengan cara membaca, mengkaji, mencatat, dan menelaah bahan pustaka yang berkaitan dengan penelitian, dalam hal ini melalui segala Peraturan Perundang-Undangan terkait peneliti melakukan pengumpulan data.<sup>27</sup> Dalam hal ini penulis melakukan pengumpulan data melalui studi dokumen penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional Indonesia oleh pesawat asing perseptif siyasah kharijiyyah.

5. Metode Analisis Bahan Hukum

---

<sup>25</sup> Soerjono, Sri, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, 33.

<sup>26</sup> Moh Nazir, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998), 211.

<sup>27</sup> Nazir, *Metode Penelitian Hukum*. 211

Penelitian hukum normatif kualitatif adalah penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam berbagai peraturan perundang-undangan, serta putusan pengadilan.<sup>28</sup> Penelitian ini menggunakan metode analisis hukum kualitatif, yaitu penelitian yang mendalam terhadap dokumen hukum, seperti yang biasa dilakukan dalam penelitian hukum normatif. Selanjutnya, temuan analisis akan dibandingkan dengan masalah dalam penelitian ini untuk menghasilkan penilaian yang objektif yang akan menjawab masalah penelitian.

## 6. Metode Pengelolaan Bahan Hukum

Pada metode ini penulis menggunakan beberapa teknik dengan beberapa tahap yaitu:

### a. Edit (*editing*)

Editing adalah tahap di mana catatan, fakta, dan informasi yang dikumpulkan selama penelitian diperiksa kembali. Dalam proses merevisi data yang dikumpulkan penulis selama proses penggalan, baik yang berasal dari sumber hukum primer, sekunder, maupun tersier. Memfilter data penting memungkinkan pengeditan. Kecuali aspek yang paling signifikan, tidak semua pasal dan paragraf dalam peraturan perundang-undangan sesuai dengan tema penelitian, sehingga termasuk dalam kajian dan pembahasan teoritis. Prosedur penyuntingan tersebut bertujuan untuk memahami bagaimana melakukan penelitian dengan bahan-bahan hukum yang telah dibuat, sehingga memudahkan peneliti untuk menganalisis dan mengkaji sumber-sumber tersebut.<sup>29</sup> berkaitan dengan pembahasan dalam penelitian ini, yaitu penegakan hukum terhadap pelanggaran

---

<sup>28</sup> Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum* (cetakan ketiga Jakarta, Sinar Grafika 2011), 105.

<sup>29</sup> Petter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, (Surabaya: Prenadamedia Group, 2005), 136.

kedaulatan di wilayah udara nasional Indonesia oleh pesawat asing perspektif siyasah kharijiyyah.

b. Pemeriksaan Data (*Verifying*)

Setelah prosedur pengelompokan data selesai, penulis mengkaji data dalam penelitian ini. Verifikasi ini berusaha untuk mengkonfirmasi keabsahan apakah semua bahan hukum telah sesuai dengan variabel teoritis yang digunakan dalam penelitian.<sup>30</sup> Dalam penelitian ini adalah penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional Indonesia oleh pesawat asing perspektif siyasah kharijiyyah.

c. Analisis Data (*Analyzing Data*)

Setelah prosedur pemeriksaan data selesai, penulis melanjutkan ke proses analisis data. Penulis meneliti data mentah yang telah diproses melalui beberapa tahapan, dan penulis mengklaim bahwa prosedur tersebut cocok untuk analisis guna mendapatkan hasil penelitian. Proses-proses yang harus dilakukan untuk menganalisis dalam penelitian yuridis normatif mengandung dua sifat yang harus dipenuhi oleh hukum itu sendiri, yaitu:

a). Itu tidak menggunakan studi statistik karena ini adalah studi hukum murni. B). Teorinya sangat akurat dan aplikatif dalam konteks kehidupan komunal, sehingga menghasilkan hasil yang sangat baik dalam penerapannya.<sup>31</sup> Dalam konteks ini peneliti menjadikan penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional Indonesia sebagai fokus pembahasan dan teori penegakan hukum, teori kedaulatan negara dan siyasah kharijiyyah sebagai pisau analisis.

d. Penandaan (*Concluding*)

---

<sup>30</sup>Nana Saudjana dan Ahwal Kusuma, *Proposal Penelitian Di Perguruan Tinggi*, (Bandung: Sinar Baru Argasindo, 2002), 84.

<sup>31</sup>Petter, *Penelitian Huku Edisi Revisi*, 136.

Setelah menyelesaikan semua prosedur di atas dan menyusun data secara logis, langkah selanjutnya adalah menyelidiki data berdasarkan hasil yang diperoleh dan mengembangkan kesimpulan yang lengkap. Sangat penting untuk menentukan persyaratan pesan yang dilakukan secara objektif dan sistematis saat menyelesaikan studi.<sup>32</sup> Tahap akhir ini harus diselesaikan dengan baik dengan menelaah kembali bahan hukum dengan pisau analisis guna menetapkan keterkaitan dengan penelitian ini, khususnya penegakan hukum terhadap pesawat asing yang melanggar wilayah udara nasional Indonesia perspektif siyasah kharijiyyah.

## **H. Sistematika Penulisan**

### **BAB I: PENDAHULUAN**

Disusun dari latar belakang masalah, definisi, dan rumusan masalah, serta tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan penelitian sebelumnya. Penulis menyajikan penjelasan yang luas dalam bab ini untuk menetapkan format laporan penelitian secara keseluruhan. Dengan penjelasan tersebut, diyakini akan memberikan penjelasan tentang konsep penelitian, sehingga masalah yang diinginkan dapat dipecahkan. Bab ini juga mencakup metodologi penelitian yang relevan seperti bentuk penelitian, pendekatan, jenis dan sumber bahan hukum, serta cara mengumpulkan bahan hukum, menganalisis bahan hukum, dan memelihara bahan hukum. Sistem penulisan dan daftar pustaka juga disertakan dalam bab ini.

### **BAB II: KERANGKA TEORI**

Bab ini berisi kerangka teori yang berfungsi sebagai landasan teoritis untuk menilai kesulitan yang melibatkan data penting atau metodologi yang sesuai dengan masalah

---

<sup>32</sup>Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayumedia Publisng, 2007), 62.

penelitian. Hal ini juga terkait dengan perdebatan Teori Penegakan Hukum, Teori Kedaulatan Negara, dan Teori Siyasah Kharijiyyah yang semuanya berkaitan dengan penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional Indonesia oleh pesawat asing perspektif siyasah kharajiyyah.

### BAB III: HASIL DAN PEMBAHASAN

Penulis memaparkan data dari penelitian kepustakaan yang telah dimodifikasi, diklasifikasikan, diverifikasi, dan akan dianalisis sesuai dengan rumusan masalah yaitu, Bagaimana Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Nasional Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Selanjutnya rumusan masalah kedua adalah Bagaimana Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Diatas Kepulauan Riau dan Natuna Perspektif Siyasah Kharajiyyah.

### BAB IV: PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari penelitian Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Nasional Indonesia oleh Pesawat Udara Asing Perspektif Siyasah Kharajiyyah.

## BAB II

### KERANGKA TEORI

#### A. Landasan Teori

##### 1. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum pada dasarnya merupakan konsekuensi atas pilihan negara hukum yang dianut oleh Indonesia. Penegakan Hukum (*law enforcement*) dalam arti luas mencakup kegiatan untuk melaksanakan dan menerapkan hukum serta melakukan tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum, baik melalui prosedur peradilan ataupun melalui prosedur non-peradilan, arbitrase dan mekanisme penyelesaian sengketa lainnya (*alternative disputes or conflicts resolution*).<sup>33</sup> Bahkan, dalam pengertian yang lebih luas lagi, kegiatan penegakan hukum mencakup pula segala aktifitas yang dimaksudkan agar hukum sebagai perangkat kaidah normatif yang mengatur dan mengikat para subjek hukum dalam segala aspek kehidupan bermasyarakat dan bernegara benar-benar ditaati dan sungguh-sungguh dijalankan sebagaimana mestinya. Dalam arti sempit, penegakan hukum itu menyangkut kegiatan penindakan terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan, khususnya yang lebih sempit lagi melalui proses peradilan pidana yang melibatkan peran aparat kepolisian, kejaksaan, advokat atau pengacara, dan badan-badan peradilan.

---

<sup>33</sup> Jimly Asshiddiqie, Bahan Orasi Hukum pada acara “Pelantikan DPP IPHI Masa Bakti 2007 – 2012”. Bandung, 19 Januari 2008. Terdapat beberapa konsepsi lain mengenai penegakan hukum, antara lain (1) Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. <http://www.solusihukum.com/artikel/artikel49.php>. (2) Penegakan hukum merupakan serangkaian upaya yang dilakukan oleh orang yang bertugas menegakkan hukum. Dalam hal ini lembaga peradilan sebagai institusi yang memiliki kekuasaan yang besar dalam menentukan arah penegakan hukum yang berada dalam posisi sentral dan selalu menjadi pusat perhatian masyarakat. Lebih jauh lihat Mujahid A. Latief, Dilema Penegakan Hukum di Indonesia”, July 20, 2007. [www.google.com](http://www.google.com). <http://www.solusihukum.com/artikel/artikel49.php>

Begitu pula Soerjono Soekanto, yang mengatakan bahwa “penegakan hukum” terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai-nilai tahap akhir ahli, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.<sup>34</sup> Sedangkan dalam arti sempit, penegakan hukum itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis saja. Karena itu, penerjemahan konsep *Law enforcement* dalam arti sempit ke dalam bahasa Indonesia adalah “Penegakan Peraturan”.<sup>35</sup>

Melihat uraian di atas jelaslah bahwa yang dimaksud dengan penegakan hukum itu kurang lebih merupakan upaya yang dilakukan untuk menjadikan hukum, baik dalam artian formil yang sempit maupun dalam arti materil yang luas, sebagai pedoman perilaku dalam setiap perbuatan hukum, baik oleh para subyek hukum yang bersangkutan maupun oleh aparaturnegakan hukum yang resmi diberi tugas dan kewenangan oleh peraturan perundang-undangan untuk menjamin berfungsinya norma-norma hukum yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Hal terpenting dalam penegakan hukum sesungguhnya adalah dengan ditegakkannya hukum itu maka tujuan hukum itu terlaksana. Setidaknya menurut Sudikno Mertokusumo dan A. Pitlo, terdapat tiga unsur yang harus selalu diperhatikan dalam melaksanakan penegakan hukum, yaitu: kepastian hukum (*rechtszekerheid/rechtsmatigheid*), kemanfaatan (*doelmatigheid*) dan keadilan (*gerichtigheid*).<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Soerjono Soekanto, *Putusan-putusan yang Mempengaruhi Tegaknya Hukum*, (BPHN, 1983), 3.

<sup>35</sup> Wicipto Setiadi, *Penegakan Hukum: Kontribusi Bagi Pendidikan Hukum Dalam Rangka Pengembangan Sumber Daya Manusia*, (Majalah Hukum Nasional Nomor 2 Tahun 2018), 5

<sup>36</sup> Sudikno Mertokusumo, dan A. Pitlo, *Bab-bab tentang Penemuan Hukum*, (Citra Aditya Bakti, Yogyakarta, 1991) 1

a. Kepastian Hukum (*rechtssicherheit*)

Hukum harus dilaksanakan dan ditegakkan. Setiap orang berharap bahwa hukum akan disahkan jika terjadi kejadian tertentu. Hukum harus diterapkan secara konsisten: *fiat justitia et pereat mundus* (walaupun dunia akan runtuh, hukum harus ditegakkan). Itulah tujuan kepastian hukum. Kepastian hukum adalah perlindungan yang sah terhadap tindakan sewenang-wenang, mengandung arti bahwa dalam keadaan tertentu, seseorang akan menerima apa yang diharapkan.

b. Kemanfaatan Hukum (*zweckmassigkeit*)

Masyarakat mengharapkan manfaat dari penerapan atau penegakan hukum tersebut. Hukum adalah untuk rakyat, sehingga melaksanakan atau menegakkannya harus menghasilkan keuntungan atau manfaat bagi masyarakat. Jangan menimbulkan gejala komunal hanya karena undang-undang itu diadopsi atau ditegakkan.

c. Keadilan Hukum (*gerechtigkei*)

Masyarakat mendambakan keadilan untuk dipertimbangkan dalam pelaksanaan atau penegakan peraturan perundang-undangan. Keadilan diperlukan dalam penerapan dan penegakan hukum. Istilah "hukum" dan "keadilan" tidak dapat dipertukarkan. Perundang-undangan itu luas, berlaku untuk semua orang, dan digeneralisasikan. Siapa pun yang mencuri harus dihukum. Keadilan di sisi lain bersifat subjektif, individual, dan tidak berlaku secara universal.

2. Teori Kedaulatan Negara

Kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi suatu negara, yang memungkinkan untuk melakukan kegiatan sesuai dengan kepentingannya sendiri selama tidak melanggar hukum

internasional. Kedaulatan eksternal, internal, dan teritorial adalah tiga komponen utama kedaulatan menurut hukum internasional.<sup>37</sup>

1. Kebebasan setiap negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan negara atau kelompok lain tanpa paksaan, tekanan, atau pengawasan dari negara lain dikenal sebagai aspek eksternal kedaulatan.
2. Bagian internal dari kedaulatan adalah satu-satunya hak atau wewenang negara untuk menetapkan bentuk dan pengoperasian lembaga-lembaganya, serta hak untuk memberlakukan dan menegakkan hukum dan tindakan yang diinginkan.
3. Aspek geografis kedaulatan mengacu pada kontrol penuh dan eksklusif negara atas individu dan benda-benda yang ditemukan di dalam perbatasannya.

Kedaulatan negara adalah dasar dari hubungan internasional, khususnya dalam hal keanggotaan dalam organisasi internasional dan itu direpresentasikan dalam keputusan negara untuk mengikatkan diri pada organisasi internasional. Kedaulatan negara yang pernah dianggap sebagai salah satu prinsip paling fundamental dalam hukum internasional telah mengalami metamorfosis. Dalam arti yang lebih luas, kesepakatan masyarakat internasional untuk memperkuat lembaga-lembaga internasional dengan memberikan kewenangan (sampai dengan proses peradilan) yang menjangkau orang, benda, dan peristiwa hukum yang terjadi di wilayah negara berdaulat telah mengubah makna kedaulatan negara. Negara berdaulat adalah negara yang memiliki wilayah, rakyat, dan pemerintahannya sendiri, serta kontrol total atas wilayah udaranya.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup>Boer Mauna. 2001. *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. (Bandung: PT. Alumni), 24.

<sup>38</sup>Sigit Riyanto, S.H. 2014. *Re-Interpretasi Kedaulatan Negara Dalam Hukum Internasional*. (Dalam Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada. Fakultas Hukum.)

Kedaulatan negara yang utuh dan eksklusif di ruang udara merupakan gagasan hukum yang telah diakui sebagai sistem hukum internasional yang mapan, tetapi dalam evolusinya melemah dengan munculnya berbagai perjanjian internasional yang meliberalisasi perdagangan di bidang jasa penerbangan.<sup>39</sup> Salah satu landasan dasar hukum internasional yang mengatur ruang udara adalah aturan ini. Sifat kedaulatan penuh suatu negara di ruang udara nasionalnya. Misalnya, berbeda dengan sifat kedaulatan negara di laut teritorialnya. Karena sifatnya, tidak diketahui hak lintas untuk kepentingan pihak asing di ruang udara nasional, seperti yang ada di laut teritorial suatu negara.<sup>40</sup> Ada dua acuan untuk mengetahui batas mana Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udaranya, yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Gerhard Von Glahn mengajukan sejumlah teori mengenai kedaulatan negara di udara di atas wilayahnya, antara lain:

- (1) berlakunya kebebasan penuh di ruang udara seperti di laut lepas
- (2) Yurisdiksi teritorial di wilayah udara sampai dengan 1000 kaki di atas permukaan bumi, dengan udara di atasnya berstatus sama dengan laut lepas.
- (3) Dengan mengizinkan hak lintas untuk semua pesawat yang terdaftar di negara sahabat, semua ruang udara di atas negara itu tanpa batas ketinggian dianggap sebagai udara nasional.

---

<sup>39</sup>Baiq Setiani. 2017. *Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Udara Asing*. (Jurnal Konstitusi. Vol.14. No.3), 492.

<sup>40</sup> May Rudi. 2006. *Hukum Internasional* (Bandung: PT. Refika Aditama), 32.

(4) Kontrol total dan tak terbatas atas wilayah udara nasional, tanpa batasan ketinggian nasional<sup>41</sup>

### 3. Siyasah Kharijiyyah

Dalam ketatanegaraan Islam (siyasah) terkait dengan hubungan antar negara dibahas dalam siyasah dauliyah. Istilah siyasah dauliyah merupakan ilmu yang mengatur kewenangan suatu negara untuk mengatur hubungannya dengan negara lain (antar negara). Siyasah dauliyah memiliki beberapa tema kajian dalam ruang lingkungannya, salah satu tema kajiannya adalah tentang hubungan internasional atau disebut dengan siyasah kharijiyyah as-syar'iyyah.<sup>42</sup> Dimana dalam siyasah kharijiyyah as-syar'iyyah titik berat pembicaraannya ialah sekitar hubungan antar negara dan orang-orang yang tercakup dalam hukum internasional.<sup>43</sup>

Adapun kejadian penting yang menjadi dasar konsep dan teori hubungan internasional di kalangan para ahli tata negara Islam adalah perjanjian Hudaibiyah antara pemerintahan Muhammad di Madinah dan kekuasaan Quraisy di Makkah. Perjanjian tersebut diangkat oleh para ahli hukum tata negara Islam sebagai konsep hubungan internasional dalam bentuk gencatan senjata. Berdasarkan perjanjian Hudaibiyah dirumuskan sejumlah dasar, asas, dan teknis praktis hubungan internasional Islam.<sup>44</sup>

Siyasah kharijiyyah yang telah dijelaskan di atas bukan harga mati yang tak dapat ditawar-tawar. Siyasah kharijiyyah dapat berbeda-beda antara satu negara Islam dengan negara Islam lainnya dan dapat berkembang seiring dengan perkembangan zaman. Faktor-faktor lain yang memungkinkan adanya perbedaan dan perkembangan siyasah kharijiyyah

---

<sup>41</sup> Boer Mauna. 2001. *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. 380.

<sup>42</sup> Ija Suntana, *Politik Hubungan Internasional Islam (Siyasah Dauliyah)*, (Bandung: Pustaka Setia, 2015), 15

<sup>43</sup> L. Amin Widodo, *Fiqh Siyasah dalam Hubungan Internasional*, (Yogyakarta: Tiara Wacansa, 1994), 1

<sup>44</sup> Ija Suntana, *Politik Hubungan Internasional Islam (Siyasah Dauliyah)*, 13

yaitu perbedaan orientasi politik, latar belakang budaya, tingkat pendidikan, dan sejarah perkembangan Islam itu sendiri di negara masing-masing.<sup>45</sup> Dalam arti kata tidak ada aturan baku yang mengatur ruang lingkup dari siyasah kharijiyyah.

Ayat al-Quran yang membolehkan perjanjian internasional adalah firman Allah Swt sebagai berikut:

وَأَمَّا تَخَافَنَّ مِنْ قَوْمٍ خِيَانَةً فَانْبِذْ إِلَيْهِمْ عَلَى سَوَاءٍ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْخَائِنِينَ

“Dan jika engkau (Muhammad) khawatir akan (terjadinya) pengkhianatan dari suatu golongan, maka kembalikanlah perjanjian itu kepada mereka dengan cara yang jujur. Sungguh, Allah tidak menyukai orang yang berkhiatan”. (QS. Al-Anfal/8:58)

Adapun dari hadis tentang perjanjian internasional adalah kebiasaan Nabi Muhammad Saw., yang melakukan banyak perjanjian dengan orang-orang yang menyatakan berperang pada Madinah. Beliau melakukan perjanjian damai dengan Quraisy di Hudaibiyah, Bani Dhamrah, Alaih, dan beberapa negara lain.

Adapun syarat sah perjanjian internasional berkaitan dengan dua hal yaitu, aktor yang bertanggungjawab melaksanakan perjanjian dan tahap pelaksanaan perjanjian. Aktor dalam perjanjian internasional adalah kepala negara, wakil kepala negara, dan atau yang mewakilinya atas nama negara yang telah mendapatkan mandat dari negara. Setiap perjanjian internasional harus melalui tahap-tahap tertentu agar sah dan mengikat. Tahap-tahap perjanjian internasional adalah sebagai berikut:

- a) Perundingan (al-mufawadhat);
- b) Kesepakatan dan penandatanganan perjanjian (al-ittifaq wa at-tauqi’);
- c) Pelaksanaan (at-tanfidz);

---

<sup>45</sup>Ridwan, *Fiqh Politik Gagasan Harapan Dan Kenyataan*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2007), 82

d) Pengumuman perjanjian.

Mayoritas ahli hukum tata negara Islam berpendapat bahwa tidak terpenuhinya syarat perjanjian membatalkan perjanjian tersebut. Selain syarat sah perjanjian para ahli hukum tata negara juga memberlakukan rukun perjanjian yaitu pihak yang mengadakan perjanjian (al-aqidain), objek yang disepakati (mahallul'aqd), dan diktum perjanjian (shigat al-aqd).<sup>46</sup>

Dalam siyasah kharijiyyah as-syar'iyyah untuk pelaksanaan perjanjian dimulai setelah ditandatangani, kecuali jika ditentukan waktu untuk memulai pelaksanaannya. Akan tetapi dalam siyasah kharijiyyah as-syar'iyyah pembicaraan mengenai perjanjian ruang udara masih bersifat global tidak berbicara secara detail seperti hukum internasional konvensional.

---

<sup>46</sup>Ija Suntana, *Politik Hubungan Internasional Islam (Siyasah Dauliyah)*, 53-59

### BAB III

#### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

##### **A. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Nasional Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan**

Salah satu hal terpenting yang harus dilindungi suatu negara adalah kedaulatannya. Keberadaan wilayah, penduduk, dan pemerintahan yang berdaulat, sebagaimana tercantum dalam literatur ketatanegaraan, merupakan prasyarat berdirinya suatu negara. Negara berdaulat adalah negara yang memiliki kekuasaan tertinggi (*supreme authority*), yang menunjukkan bahwa negara tersebut bebas dari pengaruh negara lain, baik secara internal maupun eksternal. Dalam publikasinya, Jean Bodin menekankan perlunya kedaulatan dalam pelaksanaan pemerintahan, dan kedaulatan tetap menjadi subjek utama dalam studi aparatur negara modern dari perspektif hukum internasional sejak saat itu.<sup>47</sup> Menurut teori kedaulatan Hans Kelsen, kedaulatan negara merupakan ciri penting, menyiratkan bahwa negara adalah kekuasaan tertinggi, dengan kekuasaan didefinisikan sebagai hak atau kekuasaan untuk memaksa. Hukum internasional hanya berlaku jika negara berdaulat mengakuinya.<sup>48</sup>

Kepemilikan wilayah udara oleh negara berbeda dengan kepemilikan wilayah lain (darat dan laut). Penggunaannya di darat dan di laut tidak memerlukan perkembangan teknologi yang canggih, sedangkan kepemilikan wilayah udara memerlukan penguasaan teknologi penerbangan yang cakap agar negara dapat berhasil mengatur wilayah udaranya. Wilayah udara kemudian memiliki nilai ekonomis dan strategis ketika negara-negara

---

<sup>47</sup>J.L. Briefly, *The Law of Nations*, (New York: Oxford University Press, 1963), 7.

<sup>48</sup>Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, (New York: Russel, 1961), 383.

menemukan teknologi pesawat udara. Keuntungan ekonomi dan strategis pun dirasakan Indonesia ketika Indonesia mulai memanfaatkan teknologi kedirgantaraan untuk kebutuhan transportasi, pertahanan dan keamanan nasional.<sup>49</sup> Namun, jika masyarakat Indonesia belum mampu memahami teknologi aeronautika sebagai penunjang perekonomian dan pertahanan negara, situasi ini bisa berubah. Hanya ketika negara lain membatasi permintaan teknologi pesawat terbang, Indonesia akan menjadi negara yang lemah dan konsumtif.<sup>50</sup>

Negara berdaulat adalah negara di mana otoritas tertinggi (*supreme authority*) independen dari kekuasaan negara lain, baik secara internal maupun eksternal, tetapi harus mematuhi hukum internasional dan kesopanan dalam hubungan internasional lainnya. Sebagai negara berdaulat, ia memiliki kekuasaan untuk menentukan bentuk negara, bentuk pemerintahan, organisasi kekuasaan internal dan eksternal, mengatur hubungan dengan warganya, mengatur penggunaan domain publik, membuat undang-undang dasar dan peraturan pelaksanaannya, dan mengatur politik luar negeri dan dalam negeri, termasuk partisipasi warga negara. Orang asing yang berada di wilayahnya tetapi tidak memiliki kewarganegaraan (*stateless*) mengatur ranah darat, laut, dan udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan, dan kepentingan kemasyarakatan lainnya. Menurut Konvensi Montevideo Tahun 1933,<sup>51</sup> Meskipun persyaratan teritorial merupakan prasyarat mendasar bagi negara berdaulat, negara berdaulat harus memiliki

---

<sup>49</sup>Yaddy Supriyadi, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara*, (Jakarta: Fordik BPSDMP, 2015), 17-18.

<sup>50</sup>K. Martono, dkk, *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*, (Jakarta: Gramata, 2011), 158.

<sup>51</sup>Menurut Konvensi Montevideo 1933 persyaratan negara berdaulat adalah a permanent populations; a defined territory; a government and capacity to enter into relation with other States.

penduduk yang tetap, pemerintahan yang diakui oleh rakyat, kemampuan menjalin hubungan luar negeri, dan wilayah darat, laut, dan udara.

Negara lain tidak dapat mengintervensi bagaimana suatu negara mengatur wilayahnya tanpa persetujuannya. Ini adalah prinsip geografis, yang menjamin hak untuk menentukan nasib sendiri bagi setiap bangsa (negara). Dasar hukum persamaan kedaulatan dan kedudukan negara terdapat dalam Pasal 1 ayat (2) Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa, yang menyatakan bahwa tujuan organisasi tersebut adalah untuk memajukan hubungan persahabatan antar bangsa berdasarkan penghormatan terhadap prinsip persamaan hak dan hak bangsa untuk menentukan nasib mereka sendiri. Perserikatan Bangsa-Bangsa didirikan di atas gagasan kesetaraan kedaulatan bagi semua anggotanya.<sup>52</sup>

Pada kenyataannya, kedaulatan suatu negara tidak bersifat mutlak dan tidak terbatas, dan harus menerima kedaulatan negara lain dalam batas-batas tertentu yang diatur oleh hukum internasional. Suatu negara yang berdaulat pada hakekatnya harus menaati dan menghormati hukum internasional dalam konteks hukum internasional. Kedaulatan negara adalah ciri *de jure* dan *de facto* dari negara yang otonom secara politik. Kedaulatan memiliki dua aspek: satu bersifat internal, berupa kekuasaan tertinggi untuk mengatur segala sesuatu yang ada atau terjadi di dalam batas-batas wilayahnya, dan yang lainnya bersifat eksternal, berupa kekuasaan tertinggi untuk menjalin hubungan dengan anggota-anggotanya. masyarakat internasional dan untuk mengatur segala sesuatu yang terjadi di dalam atau terjadi di luar wilayah negara tersebut sepanjang masih berkaitan dengan kepentingan negara tersebut.<sup>53</sup>

---

<sup>52</sup>Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Kencana Prenda Media Group, Jakarta, 2010). 118

<sup>53</sup> I Wayan Parthina, 2003, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung, Penerbit Mandar Maju). 345.

Menurut Mochtar Kusumaatmadja kedaulatan adalah sifat atau ciri esensial suatu negara, dimana negara berdaulat di dalam batas-batas wilayahnya, yaitu ruang untuk penerapan kekuasaan tertinggi ini dibatasi oleh batas-batas wilayah negara, dan negara tidak lagi memiliki kekuatan semacam itu di luar wilayahnya.<sup>54</sup> Dalam perspektif ini, kedaulatan dipandang sebagai sesuatu yang ada dalam batas-batas tertentu dan tunduk pada pembatasan yang diberlakukan oleh hukum internasional. Akibatnya, negara berdaulat tetap terikat oleh hukum internasional dan tidak boleh melanggar kedaulatan negara lain.

Indonesia adalah negara yang berdaulat. Hal ini diungkapkan secara tegas oleh para *Founding Fathers* dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang berbunyi: “Dan perjuangan pergerakan kemerdekaan Indonesia telah sampailah kepada saat yang berbahagia dengan selamat sentausa mengantarkan rakyat Indonesia kedepan pintu gerbang kemerdekaan Negara Indonesia, yang merdeka, bersatu, berdaulat adil dan makmur”. Dari segi kedaulatan, diatur dalam Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang wilayah-wilayahnya, batas-batasnya dan hak-haknya ditentukan dengan undang-undang.<sup>55</sup>

Sebagai negara kepulauan yang berciri kepulauan, Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayahnya, yang harus dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia, sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NKRI 1945). Indonesia memiliki kedaulatan penuh sebagai negara berdaulat. Menurut Konvensi Chicago tahun 1944, setiap negara mempunyai kekuasaan yang lengkap dan eksklusif atas

---

<sup>54</sup> Mochtar Kusumaatmadja, 2010, *Pengantar Hukum Internasional*, (Buku I Bagian Umum, Jakarta, Bina Cipta). 7.

<sup>55</sup> Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.

ruang udara di atas wilayah kedaulatannya, sebagaimana tercantum dalam pasal 1. Menurut annex 11, kedaulatan penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah geografis tersebut diwujudkan oleh:<sup>56</sup>

- i. Setiap negara berhak untuk sepenuhnya dan sepenuhnya mengelola wilayah udara nasionalnya;
- ii. Tidak ada kegiatan atau bisnis yang boleh dilakukan di wilayah udara nasional tanpa izin sebelumnya atau sebagaimana ditentukan dalam perjanjian udara bilateral atau multilateral antar negara.

Negara Indonesia memiliki kendali penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia, sesuai dengan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Ruang udara memiliki banyak nilai bagi suatu negara, terutama dalam hal keutuhan wilayah dan keamanan nasional, dan harus dimanfaatkan sebanyak mungkin. Ruang udara memiliki fungsi strategis sebagai aset nasional yang sangat penting sebagai bagian dari kedaulatan suatu negara, termasuk untuk kepentingan pertahanan dan keamanan.<sup>57</sup> Segala upaya untuk menjaga kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara disebut sebagai pertahanan dan keamanan negara.<sup>58</sup>

Luasnya wilayah udara Indonesia tentunya memiliki kemampuan untuk menarik ancaman pengerahan kendaraan udara yang melanggar wilayah udara Indonesia. Selain membahayakan keamanan nasional, ancaman pelanggaran wilayah udara Indonesia

---

<sup>56</sup> Dhesy Kase, *Kedaulatan Di Ruang Udara*, <http://dhesykase.blogspot.com/kedaulatan-di-ruang-udara>, diakses pada tanggal 20 April 2017.

<sup>57</sup> Ida Bagus Rahmadi Supancana, 2003, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan*, 298

<sup>58</sup> Pasal 1 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 No. 3. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4169)

berimplikasi pada kedaulatan teritorial jika dilihat dari kacamata pertahanan negara. Suatu keadaan di mana pesawat udara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin dari negara yang dimasukinya dikenal sebagai pelanggaran wilayah udara.<sup>59</sup> Motifnya beragam, mulai dari pengurangan biaya operasional hingga pengujian kemampuan radar dan kesiapan militer nasional, serta tujuan lain yang dapat merusak Indonesia secara politik.

Telah ditetapkan bahwa pesawat udara yang melanggar kedaulatan Negara Republik Indonesia disarankan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh pemandu lalu lintas penerbangan berdasarkan Pasal 8 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Petugas pengatur lalu lintas penerbangan wajib memberitahukan kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan tentang adanya pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan. TNI Angkatan Udara wajib menjamin keselamatan dan keamanan awak pesawat, penumpang, dan pesawat udara berdasarkan ketentuan Pasal 63 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, yang menyatakan bahwa untuk pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia dan atau wilayah udara terlarang oleh pesawat udara sipil, penegakan hukum dilakukan oleh Angkatan Udara Republik Indonesia.<sup>60</sup>

Pelanggaran wilayah udara tersebut terjadi apabila pesawat udara asing masuk tanpa izin, yang dalam hal ini meliputi persetujuan terbang dari Kementerian Perhubungan, izin diplomatik dari Kementerian Luar Negeri, dan izin keamanan dari Mabes TNI, sesuai

---

<sup>59</sup>Dita Anggraini Wibowo, *Pelanggaran kedaulatan di wilayah udara negara indonesia oleh pesawat sipil asing*, h. 5. <http://hukum.studentjournal.ub.ac.id>, diakses pada tanggal 16 Maret 2017.

<sup>60</sup>Pasal 63 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Jika salah satu syarat saja tidak terpenuhi, maka keadaan tersebut tergolong pelanggaran teritorial.<sup>61</sup> Penerbangan tidak berjadwal yang sering disebut dengan *black flight* akan diklasifikasikan sebagai pesawat sipil yang memasuki wilayah udara Indonesia jika ketiga prasyarat tersebut tidak dipenuhi. Berbeda halnya dengan Pesawat militer, tidak seperti pesawat sipil, hanya memiliki dua prasyarat untuk memasuki wilayah udara Indonesia: izin diplomatik dan izin keamanan.<sup>62</sup>

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pada Pasal 414 menjelaskan tentang sanksi bagi pesawat asing yang tidak memiliki izin untuk melintasi wilayah udara Negara Kesatuan Indonesia. Dasar Pasal tersebut menegaskan bahwa "*Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).*" Undang-Undang yang sama pada Pasal 401 juga menjelaskan tentang sanksi bagi pesawat udara asing yang melintas di wilayah udara terlarang Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pasal tersebut mengatakan "*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 atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).*"

---

<sup>61</sup>Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2015 tentang Kegiatan Udara Bukan Niaga dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal Luar Negeri.

<sup>62</sup>Danang Risdiarto. *Penyidik TNI Angkatan Udara Dalam Kasus Pekanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia (Air Force Investigators in the Event of a Violation of Indonesia's Airpace Jurisdiction by Unscheduled Foreign Aircraft)*, Juenal Legislasi Indonesia 14.No. 01 Tahun 2017). 77-79

Wilayah udara terbatas juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pasal 402 mengatakan bahwa *“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).”*

Pengertian wilayah udara terlarang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yaitu pada Pasal 7 ayat (2) yang berbunyi *“Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang.”* Sedangkan mengenai kawasan udara terbatas diatur juga dalam undang-undang yang sama pada Pasal 7 ayat (4) yang berbunyi *“Kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.”*

Sanksi atas pelanggaran ruang udara tidak diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Tidak disebutkan adanya tindak pidana yang menyangkut kedaulatan negara, yang secara khusus ditujukan pada kawasan terlarang dan terbatas. Hal ini menunjukkan bahwa pelanggaran tersebut semata-mata dianggap sebagai pelanggaran administratif izin masuk wilayah udara, bukan pelanggaran kedaulatan negara. Hukuman pidana untuk pelanggaran wilayah udara akan berfungsi sebagai pencegah bagi individu yang telah melakukan atau berencana untuk melakukan pelanggaran wilayah udara. Perlunya perubahan paradigma dalam penyelesaian pelanggaran wilayah udara dengan menerapkan sanksi apabila terjadi ancaman yang

disengaja atau berpotensi mengancam pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia, daripada hanya memerintahkan evakuasi, penurunan mendarat secara paksa, atau denda.<sup>63</sup>

Isu wilayah udara nasional saat ini adalah pesawat sipil asing yang tidak dilengkapi dokumen izin masuk wilayah udara nasional Indonesia kemudian melanggar (*aerial intrusion*) di wilayah nasional Indonesia. Hal ini disebabkan karena sanksi yang diberikan kurang menimbulkan efek jera bagi para pelanggar wilayah udara Indonesia karena hanya akan dikenakan sanksi administratif saja.

Sebagaimana contoh kasus pelanggaran yang penulis paparkan sebagai berikut: Tercatat sekitar pukul 08.45 WITA pada Minggu, 28 Juni 2015. Di Pos Pengamanan Perbatasan (Pamtas) Aji Kuning, Pulau Sebatik, Kalimantan Utara, sebuah helikopter sipil Malaysia mendarat tanpa izin. Jenis Copter 109 Agustus milik Sabah Air Aviation, Malaysia, menurut informasi yang diberikan oleh pesawat yang menampilkan lambang GRAND 9M-YMH. Kapten Roslan mengemudikan helikopter sendirian, tanpa bantuan kopilot. Helikopter itu juga menerbangkan rute Tawau-Kampung Sungai Melayu di Malaysia, menurut laporan itu. Lima orang berada di dalam pesawat: Menteri Dalam Negeri Ahmad Zahid Hamidi dan empat kontraktor yang mengerjakan jalan di Kampung Sungai Melayu. Tujuan Menteri Datuk Sri Ahmad Zahid Hamidi adalah meninjau pembangunan jalan di Kampung Sungai Melayu. Petugas TNI dari Posko Pamtas Aji Kuning yang mendekat, tidak melakukan tindakan apa pun, dan jet itu lepas landas lagi dalam waktu kurang dari lima menit. Petugas di Posko Pamtas Aji Kuning mengaku kesulitan mengambil tindakan karena Lanud Tarakan tidak memiliki pasukan tempur udara. Sementara di Lanud Hasanuddin Makassar, Sulawesi Selatan, pesawat Sukhoi

---

<sup>63</sup>Dian Havisha Rezi, *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Internasional dan Hukum Nasional*. (Thesis: Fakultas Ilmu Hukum Universitas Andalas, 2018). 8

bersiaga.<sup>64</sup> Pihak Sabah Air Aviation Malaysia mengakui kesalahannya telah mendarat di wilayah Indonesia tanpa izin dan tanpa komunikasi dengan Air Traffic Control (ATC) Bandara Juwata dan ATC. Permintaan maaf mereka sampaikan ke Konsulat Jenderal Republik Indonesia (KJRI) Kinibalu.<sup>65</sup>

Ini bukan kali pertama pesawat komersial Malaysia melanggar wilayah udara Indonesia. Dalam perjalanan dari Dili ke Kuala Lumpur pada 14 Desember 2010, sebuah pesawat sewaan Malaysia, BAE 146-200, menerobos wilayah udara Indonesia. Keluarga kerajaan Malaka, Malaysia, ada di dalam pesawat jet ini. Penerbangan pesawat keluarga kerajaan belum menerima izin diplomatik dan keamanan dari kementerian luar negeri dan pertahanan, serta persetujuan penerbangan dari kementerian transportasi. Pesawat ini dapat dihukum 100 kali lipat dari biaya pendaratan yang ditentukan jika Direktur Jenderal Perhubungan Udara membuat keputusan.<sup>66</sup>

Pelanggaran wilayah udara tidak hanya dilakukan oleh pesawat Malaysia, tetapi juga oleh pesawat dari Pakistan, Singapura, Australia, dan Amerika Serikat. Sebuah insiden awal tahun ini mendorong pihak berwenang Indonesia untuk memesan Boeing 737-300 komersial milik Pakistan International Airlines (PIA) untuk melakukan pendaratan darurat di bandara Sultan Hasanudin. Pesawat komersial Pakistan ini menerbangkan diplomat dari Dili ke Islamabad tanpa izin di atas wilayah Indonesia. Menurut fakta, pesawat ini tidak memiliki izin diplomatik dari kementerian luar negeri, izin keamanan dari kementerian pertahanan, atau persetujuan penerbangan dari kementerian perhubungan. Berdasarkan

---

<sup>64</sup> Malaysia minta maaf helikopter mendarat di perairan Indonesia”, <http://news.liputan6.com/read/2262638/malaysia-minta-maaf-helikopter-mendarat-di-perbatasan-indonesia>, diakses 3 Juli 2015

<sup>65</sup> <http://m.rmol.co/news.php?id=208313> diakses 3 Juli 2015.

<sup>66</sup> H K, Martono, “Tanggung jawab perusahaan Penerbangan terhadap Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Internasional”, makalah pada Seminar Nasional Menggugat Pertanggungjawaban Hukum atas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Internasional yang diselenggarakan oleh Bagian Hukum Internasional FH Universitas diponegoro, Semarang, 19 Mei 2011.

keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara pesawat ini juga di denda 100 x biaya pendaratan yang telah ditetapkan.<sup>67</sup>

Tidak hanya hal tersebut, banyak pesawat sipil asing yang melintas tanpa izin di wilayah udara Indonesia. Sebagaimana yang terjadi pada tahun 2017 lalu. Seperti yang diberitakan media, TNI AU dan pihak-pihak terkait (Imigrasi dan Otoritas Bandara) Merauke, Papua telah menahan pesawat sipil asing dengan nomor registrasi D-EBIW. Pesawat diawaki oleh dua crew berkebangsaan Australia, yaitu Polzer Helmut Gunter dan Urlacher Jean Marie. Pesawat jenis Cessna T206H dengan rute Darwin – Rozks – Sidney – Whibsaund-Horn Island – Merauke – Timika – Kaimana – Manado – Tamber – Filipina – Manila – Jepang-Rusia dan USA ini, terpaksa ditahan karena tidak memiliki izin melintas (*Flight Clearance*).<sup>68</sup>

Pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia tidak hanya dilakukan pesawat sipil tapi juga pesawat militer. Pada 21 Mei 2013, Pesawat militer AS jet Dornier Do-328 110 buatan Fairchild Aircraft, Amerika Serikat, mendarat tanpa memiliki security clearance di Bandar Udara Sultan Iskandar Muda, Banda Aceh. Pesawat terbang militer Amerika Serikat itu terbang dari Maladewa menuju Singapura namun terpaksa mendarat darurat di Bandar Udara Sultan Iskandar Muda, Banda Aceh, karena kehabisan bahan bakar. Pihak AS mengakui kesalahan ini dengan menyatakan bahwa awak pesawat Dornier Do-328 semula

---

<sup>67</sup> H K, Martono, “Tanggung jawab perusahaan Penerbangan terhadap Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Internasional”, makalah pada Seminar Nasional Menggugat Pertanggungjaban Hukum atas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Internasional yang diselenggarakan oleh Bagian Hukum Internasional FH Universitas diponegoro, Semarang, 19 Mei 2011.

<sup>68</sup> Pelanggaran Wilayah Udara, Regulasi Belum Tegas, Penegakan Hukum Tidak Tuntas, diakses dari <http://tni-au.mil.id/berita/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakkan-hukum-tidak-tuntas>, pada tanggal 29 Juli 2017.

menduga ijin terbang di ruang udara Indonesia masih berlaku tapi kenyataannya telah kadaluwarsa.<sup>69</sup>

Menurut statistik dari insiden pelanggaran udara tersebut di atas, pelanggaran udara sering terjadi di wilayah udara Indonesia. Selain itu, dengan kemajuan teknologi, tidak menutup kemungkinan akan muncul sarana baru untuk memasuki wilayah udara Indonesia secara tidak sah, dengan menggunakan berbagai teknologi canggih oleh negara asing. Hal ini dapat membahayakan kedaulatan, pertahanan, dan keamanan negara Indonesia. Indonesia sebagai negara yang berdaulat harus cepat mengatasi sektor ruang udara, karena masih banyak pelanggaran, khususnya di wilayah perbatasan udara Indonesia. Untuk menjaga kedaulatan dan keamanan negara di wilayah udara, diperlukan tindakan pemerintah. Meskipun hukum internasional membatasi bagaimana pesawat terbang dan benda langit lainnya melintasi wilayah udara Indonesia, pagar *de facto* juga diperlukan untuk menegakkan kedaulatan Indonesia di ruang udara.<sup>70</sup>

Apabila disimpulkan pada kasus pelanggaran di atas, maka pesawat asing tersebut jelas-jelas melanggar wilayah udara Indonesia dengan masuk ke dalam negeri tanpa izin, baik tanpa izin sama sekali maupun hanya dengan satu izin yang dipersyaratkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2015. Telah dilakukan penindakan yang dilakukan terhadap mereka sesuai dengan persyaratan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, antara lain:<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> Anom Prihantoro, "Amerika Serikat akui pesawatnya langgar wilayah udara Indonesia" <http://www.antarane.ws.com/berita/375950/amerika-serikat-akui-pesawatnya-langgar-wilayah-udara-indonesia>, diakses 21 Mei 2013.

<sup>70</sup>Dian Havisha Rezi, *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Internasional dan Hukum Nasional*. (Thesis: Fakultas Ilmu Hukum Universitas Andalas, 2018). 8

<sup>71</sup>Pasal 18 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956)

- 1) Staf pemandu lalu lintas yang memberikan peringatan dan perintah untuk meninggalkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- 2) Personil Pembina Lalu Lintas juga telah menginformasikan kepada petugas yang bertugas menegakkan hukum dan mengamankan wilayah udara yurisdiksi nasional terhadap keberadaan pesawat udara yang melanggar wilayah udara, dalam hal ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia yang diamanatkan kepada Negara Republik Indonesia.
- 3) Pendaratan paksa setelah mengabaikan arahan dan peringatan personel pengatur lalu lintas untuk meninggalkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Tambahan biaya pendaratan sebesar Rp. 60.000.000 (enam puluh juta rupiah) akan diterapkan pada setiap pesawat udara asing yang tidak memiliki *flight approval*.<sup>72</sup> Karena kegiatan angkutan udara dilakukan pada rute dan jadwal yang tidak terdaftar, maka pesawat tersebut diklasifikasikan sebagai pesawat tidak berjadwal dalam situasi tersebut.

Menurut konstruksi hukum Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan aturan pelaksanaannya, pesawat asing yang melanggar wilayah udara hanya ditafsirkan sebagai pelanggaran izin masuk wilayah udara dan bukan merupakan pelanggaran kedaulatan suatu negara. Pelanggar wilayah udara Republik Indonesia tidak dihadapkan pada seperangkat norma yang dapat menunjukkan bahwa kegiatan mereka tergolong kejahatan berat yang dapat mengakibatkan hukuman berat. Akibatnya, tidak ada efek jera bagi mereka yang melakukan pelanggaran wilayah udara, baik yang sudah maupun belum. Hal ini sangat problematis mengingat pelanggaran kawasan terlarang dan terbatas digolongkan sebagai kejahatan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009

---

<sup>72</sup>Pasal 17 huruf b Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*flight approval*).

tentang Penerbangan, sehingga layak untuk dikenakan sanksi pidana dan/atau denda bagi pelanggarnya. Oleh karena itu, diperlukan pergeseran paradigma penanganan pelanggaran wilayah udara dengan tidak hanya memerintahkan pelanggar untuk keluar dari wilayah tersebut, tetapi juga menerapkan sanksi jika ada unsur kesengajaan atau potensi untuk merusak pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia.<sup>73</sup>

Penerapan hukum positif dalam praktik, sebagaimana mestinya diikuti, dikenal dengan istilah penegakan hukum konkrit. Memberikan keadilan dalam suatu perkara dengan demikian berarti memutus perkara dengan menerapkan hukum dan menetapkan hukum secara konkrit guna memelihara dan menjamin ditaatinya hukum materil dengan menggunakan prosedur hukum formal.<sup>74</sup>

Aspek yang paling penting dari penegakan hukum adalah bahwa ia melayani tujuan hukum dengan menegakkannya. Menurut Sudikno Mertokusumo dan A. Pitlo, ada tiga komponen yang harus selalu diperhatikan dalam penegakan hukum: kepastian hukum (*rechtszekerheid/rechtsmatigheid*), kemanfaatan (*doelmatigheid*), dan keadilan (*gerichtigheid*).<sup>75</sup>

Menurut Moeljatno definisi tersebut didasarkan pada pengertian istilah hukum pidana, yang menyatakan bahwa penegakan hukum adalah bagian dari keseluruhan peraturan perundang-undangan yang berlaku di suatu negara dan memuat aspek-aspek dan kaidah-kaidah, seperti:<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup>Danang Risdiarto. *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)*, Juenal Legislasi Indonesia 14. No. 01 Tahun 2017). 77-79

<sup>74</sup>Sjachran Basah, *Eksistensi dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi*, (Alumni, Bandung, 1985), 14.

<sup>75</sup>Sudikno Mertokusumo, dan A. Pitlo, *Bab-bab tentang Penemuan Hukum*, (Citra Adhya Bakti, Yogyakarta, 1993), 1.

<sup>76</sup>Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, (Putra Harsa: Surabaya 1993). 23

- a. Menentukan perbuatan-perbuatan yang tidak boleh dilakukan dengan disertai ancaman berupa delik khusus bagi yang melanggar larangan tersebut.
- b. Menentukan apakah dan dalam keadaan apa orang yang melanggar larangan tersebut dapat menghadapi hukuman pidana, seperti yang telah diancam.
- c. Tentukan bagaimana hukuman akan diberikan jika individu yang diduga melanggar larangan itu terbukti bersalah.

Menurut teori penegakan hukum yang diuraikan di atas, penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional Indonesia harus dilakukan sebagaimana mestinya, yaitu sesuai dengan Pasal 414 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Seperti halnya pelanggaran kedaulatan udara, penulis menemukan bahwa selama ini pesawat asing yang tidak memiliki izin dari pemerintah Indonesia telah melanggar wilayah udara nasional Indonesia. Akibatnya, denda yang dikenakan tidak sesuai dengan Pasal 414 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. penelitian ini menjelaskan bahwa pesawat yang melintasi wilayah udara Indonesia tanpa izin dikenakan denda pidana sebesar Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah) dan denda paling lama 5 (lima) tahun penjara. Namun, dalam kenyataan dilapangan hanya dikenakan sanksi administrasi sebesar Rp.60.000.000,00 (enam puluh juta rupiah). Selain itu, dendanya terlalu rendah, dan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar pelanggaran kedaulatan wilayah udara nasional Indonesia.

Setelah melihat dan menganalisa sejumlah kejadian pesawat asing yang masuk wilayah udara Indonesia tanpa izin, ditetapkan bahwa masalahnya bermuara pada tiga faktor. *Pertama*, pesawat-pesawat dari negara-negara sekitarnya sering melanggar wilayah

udara Indonesia, dengan argumentasi atau dasar bahwa pelaku bukanlah pilot yang menerbangkan pesawat, melainkan operator pesawat maskapai dalam kapasitasnya sebagai pemilik pesawat. Sebab pilot hanya bertanggung jawab menjalankan perintah menerbangkan pesawat. Karena operator adalah badan hukum asing di luar yurisdiksi dan wilayah Indonesia, maka sulit untuk menjatuhkan hukuman kepada orang-orang sebagai akibat dari situasi ini.<sup>77</sup>

*Kedua*, sanksi pelanggaran wilayah udara Indonesia oleh pesawat asing sangat rendah, yaitu Rp. 60 juta, padahal ancaman hukuman dalam Pasal 414 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebenarnya sangat kuat. Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa persetujuan Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) Undang-Undang ini dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 2 miliar rupiah, menurut pasal dalam undang-undang tersebut. Artinya yang terjadi di lapangan adalah denda yang tidak separah yang seharusnya dalam hal penegakan hukuman. Sementara biaya operasional pesawat Sukhoi yang digunakan TNI AU untuk mengejar pesawat asing memakan porsi anggaran yang cukup besar. Artinya, biaya operasional pesawat TNI AU tidak seimbang dengan sanksi yang diberikan kepada pelanggar wilayah udara nasional Indonesia.

*Ketiga*, sesuai dengan Pasal 399 dan 400 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, kewenangan penyidikan perkara pelanggaran izin pesawat udara asing yang melintasi wilayah Indonesia adalah Penyidik Pegawai Negeri Sipil dari

---

<sup>77</sup>Danang Risdiarto. *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

Kementerian Perhubungan. Tentu hal ini semakin mempersulit penanganan karena TNI AU yang mengejar, sedangkan sanksinya diberikan oleh Kementerian Perhubungan. Ini menyiratkan bahwa ada dualisme dalam cara penanganannya, sehingga penegakan hukum terhadap pesawat asing tersebut kurang efektif.<sup>78</sup>

Perubahan penanganan harus dilakukan dalam menanggapi masalah tersebut. Dualisme penanganan pelanggaran harus dihilangkan dengan memberikan kepercayaan penuh kepada TNI Angkatan Udara, mulai dari perizinan, manajemen kasus, dan penerapan hukuman terhadap pesawat asing yang datang tanpa izin. Hal ini didasarkan pada asumsi bahwa pelanggaran wilayah udara telah secara aktif ditangani oleh Angkatan Udara Indonesia. Artinya, TNI AU sudah berpengalaman dalam menangani dan menyelesaikan masalah. Alhasil, TNI AU harus dengan senang hati mengambil alih kewenangan Kementerian Perhubungan. Luasnya wilayah udara Indonesia, serta terbatasnya jumlah unit radar yang tersedia untuk mendeteksi pelanggaran, membuatnya sangat rentan terhadap pesawat asing yang memasuki wilayah udaranya. Sudah saatnya TNI AU diberikan kewenangan khusus untuk menyelidiki dan menghukum tindak pidana yang bersifat pidana (termasuk pesawat yang melintasi wilayah udara tanpa izin) terhadap pertahanan dan keamanan negara, serta untuk menjaga wibawa dan kedaulatan Indonesia di bidang pertahanan dan keamanan negara wilayah udara. Sehingga, tindak lanjut penegakan hukum terhadap individu yang melanggar wilayah udara dapat memberikan efek jera.<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup>Danang Risdiarto. *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...)*, 77-79

<sup>79</sup>Baiq Setiani, *Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing State Sovereignty over the Airspace Concept and Enforcement Efforts of Sovereignty Violations by Foreign Aircraft*. **Jurnal Konstitusi**, Volume 14, Nomor 3, September 2017.

Mengingat ruang lingkup tanggung jawab TNI AU dalam penegakan hukum dan pengamanan wilayah udara yurisdiksi nasional terhadap pelanggaran penerbangan, TNI AU harus hadir dalam semua proses, termasuk pengejaran, penyelidikan dan penyidikan, karena pelanggaran wilayah udara berbeda dengan kriminal biasa dalam hal mereka dapat mempengaruhi aspek pertahanan dan kedaulatan negara, bukan gangguan individu.<sup>80</sup> Karena pelanggaran wilayah udara berbeda dengan kejahatan biasa, yang dapat berdampak pada aspek pertahanan dan kedaulatan negara daripada gangguan individu, TNI Angkatan Udara harus hadir dalam semua prosedur, termasuk pengejaran, penyelidikan, dan penyidikan. Oleh karena itu, diperlukan peraturan perundang-undangan tentang keamanan wilayah udara, seperti pembentukan kewenangan penyidikan bagi TNI Angkatan Udara atas pelanggaran penerbangan yang berkaitan dengan pertahanan negara.

Penguatan peran TNI AU sebagai penyidik pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara dengan mengubah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu ditambahkan ketentuan tentang kewenangan TNI AU dalam melakukan penyidikan terhadap pelaku pelanggaran kedaulatan dan/atau yurisdiksi Indonesia di wilayah ruang udara di Indonesia.<sup>81</sup>

Peran TNI AU sangat penting dan krusial sebagai penjaga wilayah udara nasional agar terbebas dari ancaman keamanan kedaulatan nasional. Untuk mewujudkan peran tersebut tentu saja membutuhkan infrastruktur yang memadai. TNI AU saat ini didukung oleh 24 rada militer yang mencakup sebagian besar wilayah udara Indonesia serta memiliki

---

<sup>80</sup>Danang Risdiarto. *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)*,

<sup>81</sup>Danang Risdiarto. *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

delapan skadron tempur yang tersebut di berbagai kawasan di Indonesia.<sup>82</sup> Akan tetapi alat utama sistem persenjataan TNI AU terdapat beberapa keterbatasan kesiapan. Hal tersebut bisa dilihat dari masih banyaknya kasus pelanggaran wilayah udara nasional yang terjadi karena kekuatan alutsista yang sudah ada tidak sebanding dengan luas wilayah yang harus dijaga sehingga faktor tersebut menjadi penghambat pengawasan wilayah udara Indonesia sehingga tidak dapat dilakukan secara maksimal.

Melihat dari sisi aparat penegak hukum, undang-undang yang ada hanya memungkinkan penyidikan dilakukan oleh PPNS tertentu di bidang penerbangan, yang dikoordinasikan dan diawasi oleh penyidik Polri. Pembentukan kemampuan untuk mengeksekusi hukum dengan cara ini dianggap berpotensi membatasi penyelesaian kasus pelanggaran wilayah udara pada penegakan hukum pidana biasa. Di pihak lain, ada lembaga, seperti TNI Angkatan Udara, yang memenuhi ketentuan Pasal 10 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia yang bertugas melaksanakan tugas angkatan udara di bidang pertahanan, menegakkan hukum, dan memelihara keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional, tetapi mereka tidak dilibatkan dalam penyidikan karena tidak diberi wewenang untuk itu oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Padahal, jika melihat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dari segi prosedural, TNI AU lebih dulu merespon dan lebih mengetahui seluk-beluk peristiwa sejak diketahui ada pesawat asing yang melanggar hingga pemaksaan mendarat.

---

<sup>82</sup>Roza, R. (2014). Pengawasan Wilayah Udara Indonesia. (Jurnal Info Singkat Hubungan Internasional, Vol. VI, No. 22 Tahun 2014). 6.

Hal ini sangat menyedihkan karena para personil TNI AU memiliki pengalaman, pemahaman, dan informasi yang luas tentang masalah pelanggaran udara.<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup>Danang Risdiarto, *Penyidik TNI Angkatan Udara Dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia Air Force Investigators in the Event of a Violatin of Indonesia's Airpace Jurisdiction by Unsheduked Foreign Aircraft*, (Jurnal Legislasi Indonesia 14, No. 01 2017). 77-90

## **B. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Diatas Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna Perspektif Siyasah Kharajiyyah**

Norma hukum internasional yang dijadikan rujukan dalam pengaturan ruang udara adalah perjanjian internasional yang berpengaruh dan mengikat Indonesia, yaitu Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation*). Sebelum membahas Konvensi Chicago 1944, kurang tepat apabila tidak meninjau aturan sebelumnya yaitu Konvensi Paris 1919. Dalam Pasal 1 konvensi tersebut dinyatakan bahwa “*the high contracting parties recognize that every power has the complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. Konsekuensi dari pasal tersebut, negara peserta konvensi dapat melakukan pembatasan penerbangan pesawat udara lain yang bukan peserta konvensi, sebagaimana diatur dalam Pasal 5 konvensi. Dalam perjalanannya, Konvensi Paris 1919 mulai ditinggalkan dan masyarakat internasional membentuk Konvensi Chicago 1944 di mana masalah kedaulatan kembali diatur dalam konvensi ini.<sup>84</sup>

Di dalam bagian pembukaan (*preamble*) Konvensi Chicago 1944 disebutkan bahwa lahirnya konvensi ini didasarkan pada semangat untuk melestarikan hubungan persahabatan antar negara dalam pengelolaan penerbangan sipil dan ruang udara dan menghindari terjadinya konflik antar negara yang merusak perdamaian dunia. Di samping itu, konvensi lahir didasarkan adanya potensi ekonomi yang dimiliki oleh negara-negara pada wilayah udara.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> Baiq Setiani, *Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing State Sovereignty over the Airspace Concept and Enforcement Efforts of Sovereignty Violations by Foreign Aircraft*. Jurnal Konstitusi, Volume 14, Nomor 3, September 2017.

<sup>85</sup> Desi Yunitasari, *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan* Volume 2, Nomor 1 April 2020.

Pasal 1 Konvensi Paris 1919 mengatur tentang kedaulatan negara peserta dan mengakui kedaulatan semua negara di ruang udara di atas wilayahnya (airspace). Aspek universal pasal tersebut, menurut E. Saefullah Wiradipradja, dapat dilihat pada penggunaan istilah “every state” untuk merujuk pada kedaulatan para pihak di ruang udara, yang menunjukkan bahwa kedaulatan negara di ruang udara dimiliki oleh semua pihak negara. Tidak hanya negara-negara yang menandatangani konvensi, tetapi juga negara-negara yang bukan penandatanganan konvensi.<sup>86</sup>

Ada dua elemen penting untuk diperdebatkan dan dipahami dari gagasan kedaulatan negara di wilayah udara sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yaitu (1) penuh dan utuh (*complete and exclusive*), dan (2) ruang atau wilayah udara (*airspace*).<sup>87</sup>

Secara teori, setiap negara yang berada di dalam wilayah kedaulatannya memiliki kewenangan untuk melaksanakan, menegakkan, dan menyelesaikan hal-hal yang menyangkut orang, benda, dan berbagai persoalan lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasionalnya. Akan tetapi, kekuatan ini tidak begitu absolut sehingga tidak bisa begitu saja mengabaikan kepentingan negara lain. Oleh karena itu, kedaulatan penuh dan utuh juga harus mematuhi aturan yang ditetapkan oleh hukum internasional. Misalnya, Bagaimana mengambil tindakan korektif untuk pelanggaran wilayah udara.? Dalam hal ini, harus memperhatikan ketentuan hukum internasional khususnya *Attachment* dari Annex 2 tentang *Rule of Air*.<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*, (Bandung: PT. Alumni, 2014) 108.

<sup>87</sup> Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.

<sup>88</sup> Desi Yunitasari, *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan* Volume 2, Nomor 1 April 2020.

Konsep kedaulatan negara di wilayah udara didasarkan pada asas hukum Romawi “*cujus est solum, ejus esque adcoelum*” yang artinya “Barangsiapa memiliki sebidang tanah, maka ia juga memiliki segala yang ada di atasnya sampai ke langit dan segala yang ada di atasnya dan segala yang berada di dalamnya. Dampak dari prinsip ini oleh karena itu tercermin dalam Pasal 571 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPdt).<sup>89</sup>

Sifat kedaulatan negara di udara yang bersifat *complete and eksklusif* membedakannya dengan kedaulatan negara laut teritorial. Oleh karena itu, pihak asing tidak memiliki hak transit damai (*innocent passage*) di ruang udara, sedangkan hak mereka untuk bergerak secara damai di perairan teritorial dibatasi oleh hak negara lain untuk melakukannya.<sup>90</sup> Pesawat sipil dan militer asing tidak diperbolehkan terbang di wilayah udara suatu negara. Pesawat udara asing hanya dapat memasuki wilayah udara suatu negara dengan izin dari negara tersebut, yang dapat diperoleh melalui perjanjian bilateral atau multilateral. Negara kemudian mengatur bagaimana memperkuat kedaulatan negara atas ruang udara sebagai sumber daya alam yang dapat digunakan untuk keamanan negara dan kemakmuran rakyat dalam hukum nasionalnya.<sup>91</sup>

Dengan kedaulatan yang penuh dan eksklusif yang dimilikinya, negara berhak melakukan pengaturan terhadap penerbangan di ruang udaranya. Pengaturan ini diperlukan agar penyelenggaraan penerbangan berlangsung dengan aman dan efisien dan teratur.<sup>92</sup> Selain Konvensi Paris 1919, Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil adalah

---

<sup>89</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*, (Bandung: PT. Alumni, 2014) 499.

<sup>90</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I* 98.

<sup>91</sup> 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.

<sup>92</sup> Yasidi Hambali, 7. Pendapat yang sama juga dinyatakan oleh Michael Milda, 2008. “Rendition Flight and International Air Law”, 2-4.

dokumen hukum utama lainnya. Konvensi ini untuk pesawat sipil, bukan pesawat militer (*state aircraft*), sesuai dengan namanya.

Tidaklah mudah membedakan antara pesawat sipil atau pesawat komersial dengan pesawat negara atau pesawat militer.<sup>93</sup> Hal ini tidak diatur secara jelas dalam hukum internasional. Konvensi Chicago misalnya, hanya menyatakan bahwa konvensi tersebut tidak berlaku untuk pesawat negara (*state aircraft*), tetapi tidak ada penjelasan lebih lanjut, hanya pernyataan negatif. Menurut Boer Mauna, perbedaan pesawat sipil dan pesawat negara lebih ditentukan oleh fungsi pesawat itu daripada kualitas pemiliknya.<sup>94</sup>

Konvensi Paris 1919 disempurnakan oleh Konvensi Chicago 1944. Sama dengan konvensi 1919, konvensi 1944 ini juga tidak memberikan definisi apa yang dimaksud dengan *state aircraft*. Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 ini hanya menyebutkan bahwa “*Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft*”. Ini bukan definisi tapi hanya sekedar a *rebuttable presumption (presumption iuris)*. Banyak *type* aktifitas negara yang lain yang menggunakan pesawat yang juga dimiliki oleh negara seperti *coastguards, search and rescue, medical services, mapping atau geological survey services, disaster relief, VIP and Government transport*, dan lain-lain. Dengan demikian menurut Michael Milda, apa yang dinyatakan Pasal 3 Konvensi Chicago bukanlah sesuatu yang eksklusif dan *comprehensif*.<sup>95</sup>

Selain itu, Konvensi Chicago gagal mendefinisikan apa yang dimaksud dengan pesawat militer (*state aircraft*). Studi persiapan konvensi 1944 juga tidak memberikan

---

<sup>93</sup> Istilah lain untuk pesawat sipil (*civil aircraft*) adalah pesawat komersial (*commercial aircraft*) adapun istilah *state aircraft* sering dipadankan dengan istilah *military aircraft*.

<sup>94</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*, Alumni, Bandung, 2000.

<sup>95</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*. 2020.

panduan tentang apa yang dibutuhkan oleh pesawat militer. Namun pada kenyataannya, unsur-unsur berikut biasa digunakan untuk mengklasifikasikan pesawat sebagai pesawat militer, yaitu:<sup>96</sup> 1. desain dan fitur teknis pesawat; 2. tanda pendaftaran 3. kepemilikan: dalam beberapa situasi, fakta bahwa sebuah pesawat dimiliki oleh unit militer tidak berarti bahwa itu "digunakan dalam dinas militer"; 4. Jenis operasi, yang meliputi sifat penerbangan, surat-surat yang dibawa ke dalam pesawat, rencana penerbangan, prosedur komunikasi, komposisi kru (*military or civilian?*), kerahasiaan atau keterbukaan perjalanan, dan sebagainya.

Selanjutnya, pertanyaan yang paling signifikan dalam mengevaluasi status hukum pesawat udara adalah apakah penegakan hukum negara dilakukan atau tidak dan apakah akuntabilitas negara muncul atau tidak. Dalam hubungan internasional, pelanggaran wilayah udara masih dianggap sebagai isu utama. Dalam hal ini, negara yang kedaulatan udaranya telah dilanggar memiliki pilihan untuk menyergap atau mencegat pesawat asing dan memintanya untuk mendarat. Di mata hukum internasional, penggunaan kekerasan terhadap pesawat udara asing yang melakukan pelanggaran ini adalah sah, asalkan diambil tindakan.<sup>97</sup> Hak negara merdeka untuk membela diri demi keamanan nasional tidak dapat dicabut. Penggunaan pesawat, bahkan pesawat sipil, untuk kegiatan mata-mata atau pengawasan tidak dapat disangkal berbahaya bagi keamanan nasional negara bawah air. Kegiatan *aerial reconnaissance* harus dilarang keras menurut hukum internasional, yang selama ini diam, untuk mencegah tindakan kekerasan terhadap pesawat yang melanggar wilayah udara dan diduga melakukan kegiatan tersebut.

---

<sup>96</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*. 2020.

<sup>97</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*. 172

Meskipun demikian sepanjang menyangkut pesawat sipil, negara yang kedaulatannya telah dilanggar tidak dapat menggunakan tindakan balasan tanpa batas. Tindakan yang diambil harus bersikap bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat. Pilihan untuk putar balik atau mematuhi perintah mendarat di bandara yang diperintahkan oleh pesawat penyergap serta senantiasa melakukan komunikasi dengan otoritas bandara merupakan putusan yang terbaik untuk mencegah dilakukannya tindakan kekerasan terhadap pesawat apapun yang tertangkap melanggar kedaulatan wilayah negara kolong.<sup>98</sup> Ketentuan yang mengakomodasikan kedaulatan teritorial negara kolong di satu sisi dan konsiderasi-konsiderasi kemanusiaan yang mendasar di sisi lain, haruslah berlaku bagi semua orang, diingatkan dan ditegaskan oleh Protokol Montreal 1983 yang memuat amandemen terhadap Pasal 3 Konvensi Chicago dan diterima pada 10 Mei 1984, sebagai akibat dari peristiwa penembakan pesawat Boeing 747 Korean Airlines 1 September 1983.

*State aircraft* hanya dapat terbang di atas teritorial negara lain dengan otorisasi dari negara yang bersangkutan yang harus diberikan dalam bentuk *a special agreement* atau lainnya. Praktek negara menunjukkan otorisasi diberikan melalui bilateral atau *multilateral agreement* antara negara-negara yang berkepentingan atau dalam bentuk “*ad hoc*” *permission* melalui saluran diplomatik.<sup>99</sup> Menurut Pasal 3 Konvensi Chicago 1944, memiliki persetujuan operasional kontrol lalu lintas udara (ATC) untuk terbang tidaklah cukup. Apabila “pesawat negara” memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin yang sah, negara yang melanggar dapat: a. mencegat pesawat untuk tujuan identifikasi; b. mengarahkan pesawat untuk meninggalkan ruang udara yang dilanggar melalui rute yang

---

<sup>98</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*. 173

<sup>99</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*. 175

telah ditentukan; c. mengarahkan pesawat untuk mendarat untuk penyelidikan/penuntutan lebih lanjut; d. memaksa pesawat untuk mendarat untuk penyelidikan/penuntutan lebih lanjut.

Perbedaan antara pesawat negara dan sipil juga diakui dalam Konvensi PBB 1982 dan Konvensi PBB 1985 tentang Hukum. Pesawat militer dan dinas pemerintah di satu sisi, dan pesawat pribadi di yang lainnya adalah istilah yang digunakan oleh Konvensi 1958. Pesawat militer dan dinas pemerintah (*government services*) memiliki otoritas penegakan hukum yang lebih besar daripada pesawat pribadi.<sup>100</sup>

Konvensi tersebut membedakan antara penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal selain membedakan antara pesawat negara dan sipil. Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 memberikan penerbangan sipil, yang termasuk dalam kategori pesawat tidak berjadwal (*non scheduled flight*), wewenang untuk terbang melintasi wilayah udara atau darat untuk tujuan non lalu lintas (*non-traffic purposes*) seperti pengisian bahan bakar tanpa izin terlebih dahulu. Namun demikian, demi keselamatan penerbangan pesawat udara yang hendak terbang di daerah tanpa fasilitas pelayanan navigasi penerbangan harus mengikuti rute yang telah disediakan atau memperoleh izin khusus. Penerbangan berjadwal (*scheduled air services*) yang melalui atau mendarat di wilayah teritorial negara lain memerlukan izin khusus.<sup>101</sup>

Perjanjian Angkutan Udara dimasukkan ke dalam Konvensi Chicago tahun 1944. The five freedom of the air diatur oleh Pasal 1 perjanjian ini, yang meliputi hak untuk terbang melintasi wilayah teritorial negara lain tanpa mendarat, hak untuk mendarat di

---

<sup>100</sup> K Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan hukum Angkasa, Hukum laut Internasional*, (Mandar Maju, Bandung, 1995), 55

<sup>101</sup> Pasal 16 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

negara lain untuk keperluan non lalu lintas seperti pengisian bahan bakar, hak untuk menurunkan penumpang, surat, dan kargo yang berangkat dari negara tempat pesawat tersebut didaftarkan, hak untuk mengambil penumpang, surat, dan kargo untuk dibawa ke negara tersebut, dan hak untuk mengambil penumpang, surat, dan kargo untuk dibawa ke dalam negeri.<sup>102</sup>

Negara-negara yang telah meratifikasi Konvensi Chicago 1944 diharuskan untuk memasukkan semua standar dan prosedur internasional ke dalam peraturan penerbangan nasional mereka termasuk didalamnya *rules of the air and air traffic control practices*. Setiap negara berkewajiban untuk membuat lalu lintas udara internasional seyaman mungkin.<sup>103</sup> Salah satunya dengan menyediakan rute udara yang dijelaskan dalam Pasal 68 konvensi tersebut.

Dalam praktik pengaturan penerbangan, negara-negara memberlakukan peraturan ketat terhadap pesawat udara yang transit melalui atau memasuki wilayah udaranya untuk kepentingan keselamatan penerbangan. Ini mencakup penerbangan yang tidak terjadwal. Negara yang berada di bawahnya dapat menetapkan undang-undang untuk zona terlarang, zona bahaya (*dangered zone*), zona identifikasi pertahanan udara (ADIZ), dan mandala atas nama pertahanan dan keamanan, atau keselamatan. kegiatan pertahanan udara dan lain-lain. Larangan terbang di Zona Terlarang diberlakukan tanpa batas waktu.<sup>104</sup> Adapun kawasan udara terbatas hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.

---

<sup>102</sup> Eddy Suyanto, "Pengaturan Penggunaan Ruang Udara (Suatu Tanggung Jawab Negara Terhadap Kemanan dan Keselamatan Penerbangan)", *makalah* pada Seminar Nasional Menggugat Pertanggungjawaban Hukum atas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Internasional, diselenggarakan oleh (Bagian Hukum Internasional FH Universitas Diponegoro, Semarang, 19 Mei 2011), 3.

<sup>103</sup> Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

<sup>104</sup> Pasal 7 (3) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956.)

Pada akhirnya, tidak ada satu jenis pesawat pun yang dapat terbang ke wilayah udara negara lain tanpa persetujuan negara yang bersangkutan. Dalam prakteknya, tidak ada yang namanya hak lintas damai di udara, seperti yang ada di laut teritorial.<sup>105</sup> Hal ini sejalan dengan prinsip yang berlaku di ruang udara yaitu *prior consent*.<sup>106</sup>

Seperti yang dinyatakan sebelumnya, penulis berpendapat bahwa hukum internasional memberikan kedaulatan penuh dan eksklusif kepada negara kolong atas pengaturan pesawat udara di wilayahnya. Negara berwenang untuk mengatur rute penerbangan pesawat asing dan menetapkan zona larangan terbang yang permanen atau sementara. Negara-negara bawah laut, di sisi lain, diharapkan untuk memasukkan semua proses dan standar internasional ke dalam peraturan penerbangan nasional mereka, termasuk metode pengendalian lalu lintas udara. Setiap pemerintah dituntut untuk membuat lalu lintas udara internasional senyaman mungkin. Dalam kasus pelanggaran wilayah udara, verifikasi status hukum pesawat pelanggar sangat penting. Pemerintah yang bersangkutan berhak mencegat atau menyergap pesawat jet yang melanggar hukum dan memaksanya turun sehingga dapat diadili menurut hukum negara tersebut. Penetapan status hukum pesawat sangat penting untuk penegakan hukum terkait pelanggaran di wilayah tersebut. Sebuah negara yang kedaulatannya telah dikompromikan tidak dapat menggunakan tindakan balasan tanpa batas waktu terkait dengan pesawat sipil. Tindakan yang dilakukan harus sesuai dan tidak membahayakan nyawa individu.

---

<sup>105</sup> Frans Likadja, *Masalah Lintas di Ruang Udara*, Mandar Maju, Bandung, 1987, hlm. 30, Lihat juga Priyatna AbdurraSyid, "Prinsip-Prinsip Hukum Angkasa (Hukum Udara dan Ruang Angkasa)", *makalah* pada penataran hukum udara dan ruang angkasa, FH Universitas Padjadjaran, Bandung 5-17 September 1994, 3-4.

<sup>106</sup> Gbenga Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in Air Space and Outer Space: Legal Criteria for Spatial Delimitation*, (Routledge, New York, 2012), 171.

Hakikat Pengaturan Mengenai Kedaulatan Ruang Udara Nasional Indonesia merupakan dasar daripada kedaulatan negara di ruang udara yang merupakan refleksi prinsip kedaulatan negara di ruang udara pada Konvensi Chicago 1944. Kedaulatan negara di ruang udara merupakan kemerdekaan politik setiap negara yang tidak dapat diganggu gugat, dengan demikian adanya aktivitas atau kegiatan yang melintasi batas suatu negara lain harus mendapatkan izin dari negara yang bersangkutan.<sup>107</sup>

Batas-batas kedaulatan Negara RI di ruang udara dalam perundang-undangan nasional dapat kita temukan diantaranya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6181); Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Nasional (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3768); Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi Hukum Laut (Pengesahan *United Nationals Convention on the Law of the Sea* atau disebut UNCLOS 1982); Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE); Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).<sup>108</sup>

Ruang udara yang terletak di perbatasan wilayah udara nasional dapat menjadi sumber kerawanan nasional dari aspek pertahanan dan keamanan negara, dengan dimungkinkan terjadinya tindak pidana memasuki wilayah udara nasional tanpa ijin (*aerial intrusion*), pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang (*prohibited area*) dan terbatas (*restricted area*), pemetaan wilayah kedaulatan nasional dengan pesawat udara tanpa ijin,

---

<sup>107</sup> Andre Paminto W, *Penegakan Hukum di Perbatasan Wilayah Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia*. 266

<sup>108</sup> Andre Paminto W, 267

dan juga kemungkinan penyalahgunaan penerbangan untuk kegiatan terorisme serta tindakan lain yang dapat membahayakan keamanan nasional (*national security*).<sup>109</sup>

Sifat tertutup yang sedemikian itu dapat dipahami, mengingat ruang udara sebagai media gerak sangatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan keamanan negara kolong. Karena serangan-serangan dengan menggunakan pesawat udara banyak memiliki keuntungan dan kemudahan, seperti sifatnya yang cepat (*speed*), jangkauan (*range*) yang luas, pendadakan (*surprise*), penyusupan (*penetration*) yang dapat dilakukan dengan optimal. Hal inilah yang mendorong setiap negara mengenakan standar penjagaan ruang udara nasionalnya secara ketat dan kaku.<sup>110</sup>

Setiap pemerintahan yang berdaulat di dunia harus menetapkan kedaulatan teritorialnya, yang meliputi darat, laut, dan udara. Batas-batas wilayah daratan suatu negara ditetapkan secara kolektif berdasarkan kesepakatan-kesepakatan yang dicapai dengan negara-negara tetangga, sehingga setiap negara memiliki batas-batas wilayah udara yang berdaulat pula. Kedalaman horizontal ruang udara sama dengan luas batas darat, menyiratkan bahwa kedaulatan wilayah udara sama dengan luas batas darat. Kemudian, untuk batas wilayah negara pantai akan diperluas sesuai dengan ketentuan hukum yang digariskan dalam UNCLOS 1982 Pasal 3. Setiap negara pantai dapat memilih lebar yurisdiksinya sampai dengan maksimum 12 mil laut diukur dari garis pangkal.<sup>111</sup>

Kedaulatan suatu negara merupakan komponen penting dalam pembangunannya.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia diuntungkan dengan pencantuman Konvensi Hukum

---

<sup>109</sup> Naskah Kepala Staf TNI Angkatan Udara masukan rencana penyusunan rancangan undang-undang tentang daerah perbatasan, disampaikan tanggal 11 juni 2013 di DPD RI, 1.

<sup>110</sup> Bambang Widarto, *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, (STHM Press, Jakarta: 2014), 83.

<sup>111</sup> Silmi, *Menetapkan Batas Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*. Retrieved Maret 5, 2019, from academia.edu: [https://www.academia.edu/33328251/MENETAPKAN\\_BATAS\\_KEDAULATAN\\_WILAYAH\\_UDARA\\_INDONESIA\\_KEDAULATAN\\_WILAYAH\\_INDONESIA](https://www.academia.edu/33328251/MENETAPKAN_BATAS_KEDAULATAN_WILAYAH_UDARA_INDONESIA_KEDAULATAN_WILAYAH_INDONESIA).

Laut 1982 Bab IV tentang negara kepulauan, sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea*, yang menekankan kedaulatan atas wilayah darat, laut, dan udara. Konvensi Hukum Laut 1982 yang telah diakui dalam Pasal 46 menetapkan status Indonesia sebagai negara kepulauan. Indonesia bertanggung jawab untuk menentukan alur laut kepulauan dan rute penerbangan di atas alur laut tersebut sebagai negara kepulauan. Kapal asing dan pesawat udara sipil dari negara lain berhak melakukan perjalanan di sepanjang alur laut kepulauan dan jalur penerbangan. Namun demikian, hak-hak tersebut tidak dapat mengurangi kedaulatan suatu negara kepulauan atas laut, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut, termasuk tanah di bawahnya, dan kekayaan alam yang terdapat di dalamnya (KKPRI). Rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang ditetapkan oleh Kementerian Hubungan Republik Indonesia, menurut Pasal 1 ayat (19) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Penentuan rute penerbangan ini diatur untuk menjaga keamanan dan keselamatan dalam penerbangan dengan semakin padatnya jalur internasional.<sup>112</sup>

Indonesia merupakan negara yang besar dan strategis. Dengan wilayah yang begitu besar, Indonesia menghadapi tantangan dalam mengelola seluruh wilayahnya, yang terdiri dari sektor darat, laut, dan udara. Namun, sejauh yang dapat dilihat, Indonesia belum mampu memanfaatkan dan mengelola lahannya secara memadai. Fakta bahwa sebagian wilayah udara Indonesia di atas Kepulauan Riau dan Natuna termasuk dalam wilayah informasi penerbangan otoritas penerbangan sipil Singapura menunjukkan hal tersebut.

---

<sup>112</sup> Pasal 1 ayat (19) UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 5956)

Ketika *International Civil Aviation Organization* (ICAO) mengadakan konferensi pada tahun 1946, pendelegasian kontrol *flight information region* (FIR) Indonesia atas Kepulauan Riau dan Natuna ke Singapura dimulai. Singapura yang saat itu masih berada di bawah pemerintahan Inggris diberi mandat oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) untuk mengatur wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna. Hal ini dilakukan karena pada saat itu Indonesia belum memiliki kemampuan teknologi di bidang pengaturan lalu lintas udara. Saat itu, FIR Natuna terdiri dari tiga sektor: Riau, Tanjung Pinang, dan Natuna. Ketiga sektor tersebut merupakan salah satu jalur penerbangan kawasan Asia Pasifik yang dikembangkan dan disepakati bersama oleh negara-negara anggota ICAO di Dublin, Irlandia pada tahun 1946.<sup>113</sup>

Berdasarkan hukum internasional, perairan di Kepulauan Riau dan Natuna pada tahun 1946 merupakan laut bebas dan belum termasuk dalam wilayah negara Indonesia. Oleh karena itu, negara Indonesia dianggap bukan sebagai pemilik perairan dan kepulauan Natuna. Pada akhirnya, ICAO menunjuk Singapura sebagai negara persemakmuran dari Inggris untuk mengelola FIR di kawasan tersebut. Hingga akhirnya melalui *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) dan telah diratifikasi oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) pada tahun 1982 wilayah Kepulauan Riau dan Natuna masuk ke dalam wilayah Indonesia.<sup>114</sup>

Jika dilihat dari segi wilayah, Kepulauan Riau dan Natuna merupakan wilayah yang merupakan bagian dari wilayah Indonesia dan memiliki kedaulatan yang berdaulat di atasnya. Selain wilayah darat dan laut, Indonesia memiliki wilayah udara di atasnya. Status

---

<sup>113</sup> Saptian, *Akibat Hukum Dari Perjanjian Antara Indonesia Dengan Singapura Tentang FIR Di Wilayah Udara Kepulauan Natuna*. (Skripsi Universitas Pasundan 2017). 116

<sup>114</sup> Priyono, I. *Analisis Peluang dan Tantangan Indonesia Dalam Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Udara Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Di Atas Kepulauan Riau*. (Skripsi Universitas Hasanuddin 2016) 65

ruang udara diatur dalam Pasal 49 ayat (2) yang mengatur bahwa kedaulatan yang dimaksud meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, serta dasar laut dan daratan di bawahnya, serta kekayaan sumber daya yang terkandung di dalamnya sebagaimana yang terdapat dalam UNCLOS 1982. “Negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang memadai untuk transit terus menerus dan langsung kapal dan pesawat udara asing secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdekatan,” menurut UNCLOS 1982 Pasal 53.<sup>115</sup>

Berdasarkan uraian di atas, Indonesia sebagai pemilik sah Kepulauan Riau dan Natuna bertanggung jawab untuk menentukan alur laut dan rute penerbangan di atas wilayahnya bagi lalu lintas kapal dan pesawat udara internasional yang melewati wilayah tersebut. Indonesia dan Singapura termasuk negara yang mengakui norma UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 digunakan sebagai sumber hukum internasional yang telah disepakati oleh negara-negara di dunia. Oleh karena itu, UNCLOS 1982 dapat digunakan sebagai pedoman untuk memahami situasi FIR di Kepulauan Riau dan Natuna dari segi hukum internasional. Indonesia mengambil salah satu langkah awal menuju implementasi dengan mengesahkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Indonesia adalah negara yang didominasi oleh perairan teritorial, di mana ia memiliki kedaulatan yang berdaulat.<sup>116</sup>

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 menjelaskan bahwa kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia di perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, serta ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, serta sebagai dasar laut dan tanah di bawahnya,

---

<sup>115</sup> Pasal 53 *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982.

<sup>116</sup> Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*. (Bandung: P.T. Alumni 2010).

termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (UU No. 6 Tahun 1996). Menurut pasal tersebut, apapun yang berada di ruang udara di atas laut kepulauan suatu negara, serta di bawah dasar laut dan kekayaan yang terkandung di dalamnya, menjadi hak berdaulat negara tersebut. Hukum UNCLOS yang menyatakan bahwa perairan Indonesia dan ruang udara di atasnya adalah milik Indonesia, dapat digunakan untuk menjelaskan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna. Menurut Pasal 18 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, lintas alur laut kepulauan ditetapkan sesuai dengan kaidah konvensi dalam penggunaannya sebagai hak pelayaran dan penerbangan normal, seperti transit terus menerus, langsung, dan cepat. Kemudian, antara Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dengan bagian lain ZEE Indonesia, semua jenis pesawat udara asing dan kapal asing, baik yang berasal dari negara pantai maupun non-pesisir, berhak menggunakan alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia.<sup>117</sup>

Pasal 18 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 mengatur tentang tata hukum perairan Indonesia. Jika melihat posisi Indonesia, Indonesia merupakan negara yang berdaulat atas pelayanan navigasi penerbangan di Kepulauan Riau dan Natuna yang diperkuat dengan undang-undang. Oleh karena itu, Indonesia berhak berdaulat atas FIR di Kepulauan Riau dan Natuna dan bentuk kegiatan yang dilakukan Singapura di wilayah FIR Kepulauan Riau dan Natuna hanya sebatas mengatur pelayanan navigasi penerbangan.<sup>118</sup>

FIR tidak hanya didelegasikan ke Singapura oleh Indonesia. Di Pulau Natuna, Indonesia dan Malaysia menandatangani perjanjian pada 25 Februari 1982, yang diakui oleh pemerintah Indonesia melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun

---

<sup>117</sup> UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, (Lembaran Negara No. 1996)

<sup>118</sup> Khoiriyah, *Upaya Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna Oleh Indonesia Dari Singapura*. (Skripsi Universitas Jember 2016) 36.

1983 tentang Pemberian Hak kepada Malaysia untuk berkomunikasi antara Malaysia Barat dan Malaysia Timur. Perjanjian antara pemerintah Indonesia dan Malaysia yang berjudul "Rezim Hukum Negara Kepulauan dan Hak Malaysia di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan dan Wilayah Republik Indonesia yang Terletak Antara Malaysia Timur dan Barat" berisi tentang hak komunikasi. Dari isi perjanjian tersebut tidak ditetapkannya *Route Air Navigation Services Charges (RANS Charges)* yang harus dibayar oleh pesawat dari Malaysia Barat ke Malaysia Timur untuk melintasi wilayah udara Indonesia dan sebaliknya.<sup>119</sup>

Dalam arti luas, wilayah informasi penerbangan (FIR) adalah ruang udara yang ditunjuk dengan Layanan Informasi Penerbangan (FIS) dan Layanan Peringatan. Sesuai amanat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, FIS diartikan sebagai pelayanan, yaitu *safety, security, service* dan *compliance*<sup>120</sup> yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan. *Akerting Service* di sisi lain, adalah layanan yang diberikan kepada organisasi yang terlibat dengan pesawat atau penerbangan dan memerlukan bantuan dan pertolongan.<sup>121</sup> Tenaga profesional yang dipercayakan untuk mengoperasikan sistem kontrol lalu lintas udara serta mengatur dan menjaga keamanan dan ketertiban arus lalu lintas udara agar tidak terjadi kecelakaan di udara, dikenal sebagai *air traffic controller*

---

<sup>119</sup> Yohana, *Perjanjian Indonesia Malaysia Untuk Ruang Udara Kedaulatan RI di atas Kepulauan Natuna*. Retrieved Desember 3, 2018, from Indonesian News.com: <https://indonesiannews.co/2018/06/01/perjanjianindonesia-malaysia-untuk-ruang-udara-kedaulatan-ri-di-atas-kepulauan-natuna/>

<sup>120</sup> Angkasa Pura, "Tingkatkan Efektivitas dan Efisiensi Operasional Serta Layanan, Angkasa Pura Airports Resmikan Airport Operation Control Center (AOCC) Pertama di Indonesia" 2 Maret 2018 [berita online] tersedia di <https://ap1.co.id/id/information/news/detail/tingkatkan-efektifitas-dan-efisiensi-operasional-serta-layanan-angkasa-pura-airports-resmikan-airport-operation-control-center-aocc-pertama-di-indonesia> diakses pada 15 Agustus 2019

<sup>121</sup> Yuwono Agung Nugroho, *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia* (Jakarta: Kongres Kedirgantaraan Nasional II, 2003)

(ATC). Akibatnya, ATC memiliki kemampuan untuk memungkinkan arah dan ketinggian pesawat. Di semua bandara, instruksi ATC dapat dilihat.<sup>122</sup>

Singapura telah bertanggung jawab atas FIR di Kepulauan Riau selama beberapa dekade, dimulai setahun setelah kemerdekaan Indonesia pada tahun 1946 dan berlanjut hingga sekarang, sebagaimana disahkan oleh ICAO (International Civil Aviation Organization). Namun, pengendalian navigasi tersebut telah dituangkan dalam suatu perjanjian berjudul “*Agreement between the Governments Republic of Indonesia and the Governments of Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*”, yang ditandatangani pada tanggal 21 September 1995 di Singapura dan disahkan dengan Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996 pada tanggal 2 Februari 1996, dan akan ditinjau kembali sesuai perjanjian yakni di akhir tahun ke-5 perjanjian.

Perjanjian tersebut menyatakan bahwa semua kegiatan penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Natuna di dalam atau melalui FIR Singapura dikelola oleh Singapura, tanpa campur tangan dari pemerintah Indonesia. Setiap penerbangan yang melewati FIR Singapura harus mendapatkan *Flight Clearance* (FC) dari pemerintah Singapura yang menjadi persyaratan bagi semua pesawat asing yang terbang ke wilayah udara lain, termasuk penerbangan Indonesia yang terbang ke wilayah Kepulauan Riau.<sup>123</sup> Jika penerbangan tidak memiliki *Flight Clearance* maka disebut dengan *Black Flight* atau

---

<sup>122</sup> Wen Ching Kuo dan Shiang Huei Kung, “Study of The Arrival Scheduling Simulation for The Terminal Control Area at Sung-Shun Airport,” *International Journal of Organizational Innovation* 5 (Januari 2013). 193

<sup>123</sup> *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and The Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*. Keppres nomor 7 tahun 1996

disebut juga penerbangan tanpa identitas dan merupakan Tindakan pelanggaran wilayah udara negara.<sup>124</sup>

Singapura telah menguasai wilayah udara di Kepulauan Riau selama 73 tahun, tepat satu tahun setelah Indonesia merdeka. Akibatnya, Singapura memiliki kewenangan atas kurang lebih 100 mil laut wilayah udara Indonesia. Pada pertemuan ICAO di Dublin, Irlandia, kontrol Singapura atas langit Indonesia diresmikan. Pertemuan itu terjadi pada bulan Maret 1946. Pada saat itu, diputuskan bahwa Singapura akan mengendalikan udara Indonesia di Kepulauan Riau, dan mandat ICAO termasuk tidak hanya mengelola tetapi juga memungut biaya dalam dolar AS dari semua pesawat yang terbang melalui Kepulauan Riau. Setiap jet atau pesawat yang melewati area FIR harus membayar US\$6 per menit, menurut Letnan Kolonel I Ketut Wahyu Wijaya. Sementara itu, bisa mencapai puluhan pesawat dalam 24 jam dalam sekali perjalanan. Indonesia menerima hampir 50 sen sebagai kompensasi. Bahkan pesawat Indonesia yang melewati Kepulauan Riau dan Natuna harus mendapat persetujuan Singapura dan membayar biaya. Akibatnya, ini menjadi ancaman tersendiri bagi Indonesia, baik di ranah sipil maupun militer TNI Angkatan Udara.<sup>125</sup>

Presiden Republik Indonesia Joko Widodo memerintahkan Menteri Perhubungan Ignasius Jonan dan Panglima TNI Jenderal Gatot Nurmantyo untuk memodernisasi peralatan dan meningkatkan kemampuan personel sehingga Indonesia siap mengelola wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna secara mandiri di akhir tahun. 2015, tepatnya pada awal September. Presiden Joko Widodo juga menegaskan kepada Wakil Perdana

---

<sup>124</sup> Danang Risdiarto, "Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal dalam jurnal media pembinaan hukum Nasional *Rechtsvinding* 5 (April 2016)

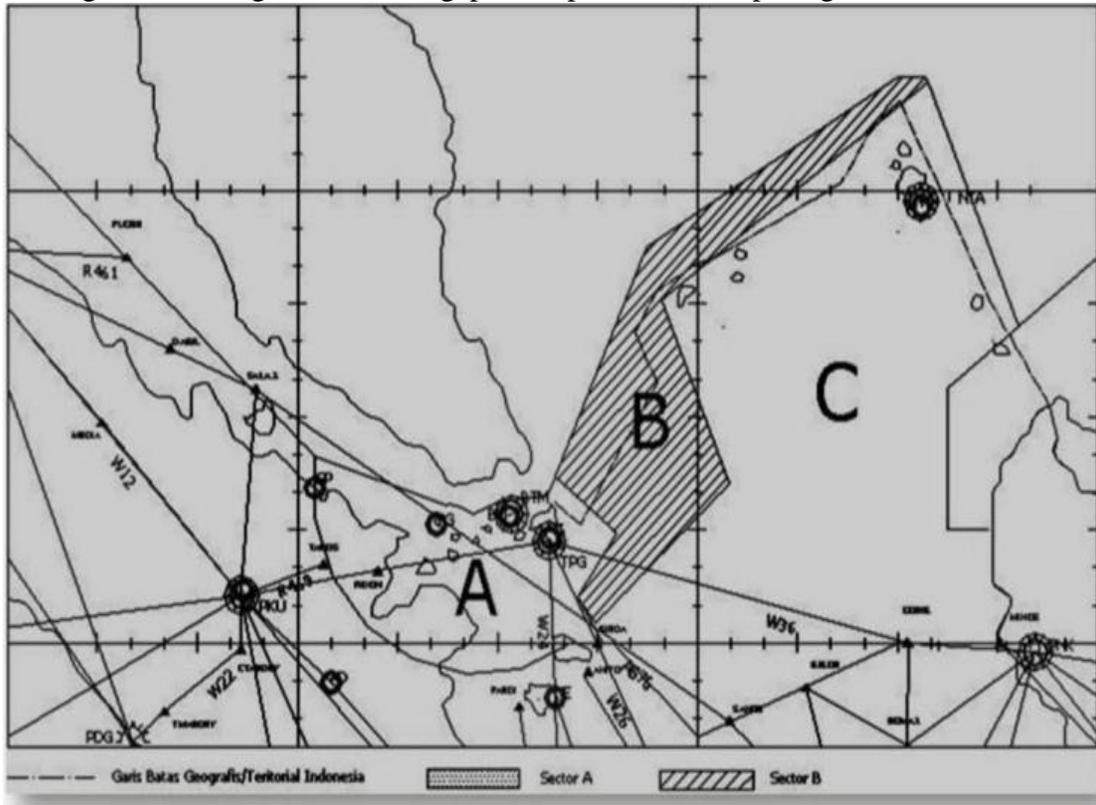
<sup>125</sup> Anggi Kusumadewi, Prima Gumilang, Gilang Fauzi, Abraham Utama dan Abi Surwanto, "Luhut: Singapura-Malaysia Dukung RI Kendalikan Ruang Udara," *CNN Indonesia*, 5 Oktober 2015 tersedia di <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004171137-20-82698/luhutsingapura-malaysia-dukung-ri-kendalikan-ruang-udara/> diakses pada 23 April 2016

Menteri Singapura dan Menteri Koordinator Keamanan Nasional, Teo Chee Hean, bahwa Indonesia akan menguasai wilayah udara atau FIR di Kepulauan Riau dan Natuna yang selama ini dikuasai Singapura, dengan mengamanatkan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Retno Marsudi. Tanggapan Singapura merespon dengan baik, namun belum menunjukkan kesediaannya untuk memberikan dan membubarkan kesepakatan pengelolaan navigasi penerbangan antara Singapura dan Indonesia, malah menyatakan bahwa masalah yang paling esensial bukanlah kedaulatan, tetapi keamanan penerbangan bagi warga sipil atau maskapai lain.<sup>126</sup>

---

<sup>126</sup> Resty Armenia, "Jokowi Tegaskan Akan Ambil Alih Ruang Udara RI dari Singapura," *CNN Indonesia*, 25 Oktober 2015 tersedia di <http://www.cnnindonesia.com/politik/20151124194236-32-93793/jokowi-tegaskan-akan-ambil-alih-ruang-udara-ri-dari-singapura/> diakses pada 23 April 2016

Sedangkan Pendelegasian FIR Singapura dapat kita simak pada gambar berikut:



FIR Singapura: Sektor A dan C (Sektor B: FIR Malaysia)

*sumber: Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and The Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and The Jakarta Flight Information Region.*

Wilayah FIR Kepulauan Riau dan Natuna diatur oleh Singapura, seperti terlihat pada gambar di atas. Singapura bertanggung jawab atas FIR di sektor A, yang membentang dari permukaan laut hingga 37.000 kaki. Pengelolaan FIR di sektor B memanjang dari permukaan laut hingga ketinggian yang tidak terbatas, namun tidak termasuk dalam sektor C karena adanya sengketa wilayah dengan Malaysia. Masalah teknis dan operasional adalah tanggung jawab negara yang mengelola FIR di negara lain, dan negara penerima tidak akan mengubah fasilitas dan layanan tanpa memberi tahu negara pemberi. Selain itu,

negara wajib memberikan informasi yang berguna dalam penyelenggaraan penerbangan, seperti: pertama, informasi yang dikeluarkan oleh badan meteorologi atau kantor prakiraan cuaca mengenai berbagai kemungkinan yang akan terjadi terkait kondisi cuaca (panas, hujan, dan berawan). Kedua, informasi mengenai aktivitas vulkanik atau kabut vulkanik. Ketiga, informasi tentang unsur-unsur di udara, seperti apakah mengandung bahan radioaktif atau zat yang dapat menimbulkan racun, dan data lainnya.<sup>127</sup>

Pada kenyataannya, undang-undang yang mengatur penetapan wilayah penerbangan FIR yang menyangkut keselamatan seringkali bertentangan dengan unsur kedaulatan batas teritorial suatu negara, sehingga menimbulkan polemik antar negara. *Sedangkan “the contracting states recognize that every state has complete and exclusif sovereignty over the airspace above its territory”*, menurut pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Pasal ini menyatakan bahwa kedaulatan suatu negara atas ruang udara bersifat total dan eksklusif; Dengan kata lain, hukum udara menerapkan pengertian kedaulatan mutlak atas ruang udara. Tetapi, pelanggaran di wilayah udara terutama di daerah Kepulauan Riau dan Natuna masih sering terjadi.<sup>128</sup>

Selain itu, pada 21 September 1995, Indonesia dan Singapura menandatangani perjanjian Military Training Areas (MTA). Pengaturan ini merupakan bentuk kerjasama dimana Indonesia memberikan izin kepada Singapura untuk memanfaatkan wilayahnya sebagai tempat latihan militer. Dan Singapura, sebagai pemimpin teknologi di bidang ekonomi dan persenjataan militer, akan membantu Indonesia dalam melatih personel

---

<sup>127</sup> Zuraída, E. *Tinjauan Yuridis Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Pada FIR Singapura di Atas wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Perjanjian Antara Indonesia Singapura Tahun 1995*. (Skripsi Fakultas Hukum Universitas Indonesia 2012)

<sup>128</sup> Alfariś, *Analisis Yuridis Pengawasan dan Pengendalian Wilayah Dirgantara Indonesia*. (Makassar: Universitas Hasanuddin 2014)

militer serta membangun sarana dan prasarana pelatihan militer. Pemerintah Indonesia menerima kesepakatan itu dengan Keputusan Presiden No. 8 Tahun 1996.<sup>129</sup>

Singapura menguasai wilayah udara di atas Kepulauan Natuna. Hal ini bukan karena kesalahan Indonesia, melainkan karena penetapan petak layanan navigasi udara oleh ICAO dilakukan sebelum Indonesia merdeka tahun 1945. Malaysia dan Singapura telah menguasai kontrol wilayah udara di blok ABC sejak tahun 1944, ketika keduanya negara masih di bawah kekuasaan Inggris. Wilayah udara di atas Batam dan Natuna merupakan bagian dari FIR blok A yang masih berada di bawah yurisdiksi Singapura. Blok B dan C, selain blok A, juga berada di atas perairan Natuna. Sektor A bertanggung jawab atas semua wilayah udara di atas 8 Kilometer antara Batam dan Singapura. Wilayah udara di atas Tanjung Pinang dan Karimun ditutupi oleh Sektor B. Sementara itu, dua negara tetangga mengatur sektor C wilayah udara Natuna: Singapura untuk penerbangan di atas 24.500 kaki dan Malaysia untuk penerbangan di bawah 24.500 kaki. Sektor ini memiliki total panjang wilayah udara 1.825 kilometer. Airnav Indonesia selaku operator jasa penerbangan di Indonesia menyambut baik usulan pemerintah mengambil alih FIR sektor ABC dan mengklaim akan berdampak baik. Lebih lanjut, Novie Riyanto, Presiden Direktur Airnav Indonesia, menyatakan pihaknya siap mengelola FIR.<sup>130</sup>

Dari sisi aspek hukum pengambilalihan pengelolaan Flight Information Region, AirNav Indonesia kini tengah mengupayakan percepatan pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Republik Indonesia atau ruang udara di Blok ABC dari Singapura dan Malaysia. Sejak tahun 1946, Singapura dan Malaysia telah mempertahankan

---

<sup>129</sup> Yori, B. *Perjanjian Fir dan Mta Indonesia-Singapura*. Retrieved from Permana: <http://www.gg-permana.cf/2017/11/perjanjian-fir-dan-mta-indonesia.html> diakses pada tanggal 10 November 2017

<sup>130</sup> <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181211175353-20-352864/dua-faktor-ruang-udara-kepri-harus-direbut-dari-singapura/> diakses tanggal 11 November 2019

Blok ABC yang meliputi wilayah udara Republik Indonesia dari Batam hingga Natuna. AirNav Indonesia akan mengawasi penerbangan di Blok ABC yang tingginya kurang dari 20.000 kaki, dan pengambilalihan cepat ini diproyeksikan akan selesai pada 2019.<sup>131</sup>

Pesawat Tempur Singapura sering terlihat berolahraga di utara pulau tetangga Singapura, Bintan. Singapura mengaku berlatih di tempat latihan militer atau MTA (Military Training Area), yang merupakan zona udara Indonesia yang bisa dimanfaatkan Singapura untuk melakukan latihan militer karena tidak memiliki ruang udara yang cukup. Masalahnya, perjanjian MTA Indonesia dan Singapura berakhir pada 2001. Indonesia memutuskan untuk tidak memperbarui kesepakatan itu karena dianggap merugikan.<sup>132</sup>

Singapura mencari cara untuk menerbangkan pesawat tempurnya ke wilayah udara Indonesia melalui celah. Hak Singapura untuk mengatur wilayah udara Indonesia (FIR) di sekitar Kepulauan Riau menjadi sumber jurang. Singapura dan Indonesia, di sisi lain, memiliki keprihatinan mereka sendiri. Dari segi ekonomi, pengelolaan wilayah udara Indonesia oleh Singapura disebut sebagai rute "gemuk" yang mendatangkan uang. Ekonomi dan keamanan nasional seringkali saling terkait.<sup>133</sup>

Seringkali wilayah udara suatu negara bersinggungan dengan wilayah udara negara lain. Merujuk pada Konvensi Chicago 1944, yang menyatakan bahwa ruang udara suatu negara memiliki kedaulatan atas sektor darat dan perairannya.<sup>134</sup> Akibatnya, menurut

---

<sup>131</sup> Rizky Dwi Putra, *Kajian Hukum Terkait Pengelolaan Flight Information Region Kepulauan Natuna Oleh Singapura Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia* (Skripsi Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2020). 85.

<sup>132</sup> Kusumadewi, A. *Singapura Klarifikasi Ucapan Luhut Soal Kontrol Ruang Udara*. Retrieved Januari 1, 2019, from CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151126112353-20-94188/singapura-klarifikasi-ucapan-luhut-soal-kontrol-ruang-udara> di akses pada 26 November 2015.

<sup>133</sup> Kusumadewi, A. *Singapura Klarifikasi Ucapan Luhut Soal Kontrol Ruang Udara*. Retrieved Januari 1, 2019, from CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151126112353-20-94188/singapura-klarifikasi-ucapan-luhut-soal-kontrol-ruang-udara> di akses pada 26 November 2015.

<sup>134</sup> Konvensi Chicago 1944 merupakan perjanjian internasional yang ditandatangani di Chicago bertepatan pada 7 Desember 1944 yang dipandang sebagai sumber hukum udara internasional. Konvensi Chicago melahirkan sebuah

Konvensi, Indonesia memiliki kekuasaan penuh atas pengelolaan lalu lintas udara, khususnya di wilayah udara Indonesia, yang dikelola oleh negara lain. Demikian pula, negara Indonesia memiliki kontrol penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia, sesuai dengan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. "*Cujus est solum, Ejust Ad Coelum Ad Inferos*," menurut prinsip hukum Romawi. Inti dari pernyataan ini adalah bahwa barangsiapa memiliki sebidang tanah, ia juga memiliki segala sesuatu di atasnya.<sup>135</sup> Hal tersebut menjadikan ruang udara sebagai salah satu aspek keamanan nasional yang harus dikelola dengan sebaik-baiknya.

Dengan demikian, Sebagai negara berdaulat Indonesia memikul tanggung jawab yang cukup besar atas kedaulatan negara. Namun ada beberapa wilayah udara kedaulatan Indonesia yang belum memiliki status kedaulatan yang lengkap dan eksklusif, seperti wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang berada di bawah struktur FIR Singapura.<sup>136</sup> Wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna menjadi sumber pertikaian bagi Indonesia. Karena Indonesia tidak memiliki kendali penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas permukaan teritorial darat dan lautnya. Dalam skenario ini, berarti pesawat yang terbang di atas Kepulauan Riau harus terlebih dahulu mendapat persetujuan Singapura.<sup>137</sup> Sehingga sering kali otoritas pengatur lalu lintas udara Singapura bertindak secara berlebihan (*over acting*) dalam mengatur pesawat Indonesia dengan mengatasnamakan keselamatan penerbangan yang pada sebenarnya untuk memenuhi kepentingan Singapura sendiri di *Changi Airport*.

---

badan yang menaungi tentang penerbangan dan Angkatan udara yakni *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

<sup>135</sup> Yehuda Abramovitch, "The Maxim "Cujus Est Solum, Ejust Ad Coelum Ad Inferos" as Applied in Aviation," *McGill Law Journal* 8 (April 1961): 247.

<sup>136</sup> Chappy Hakim, *Berdaulat Di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional* (Jakarta: Kompas, 2010). 46

<sup>137</sup> Chappy Hakim, *Berdaulat Di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*. 81

Mendelegasikan layanan navigasi penerbangan di Kepulauan Riau ke Singapura adalah situasi yang sulit. Sebab, meski FIR lebih banyak menangani masalah teknis sistem navigasi penerbangan, namun tetap menyangkut pertimbangan kedaulatan negara. Sesuai amanat Konvensi Chicago 1944, pemerintah Singapura wajib menyediakan fasilitas pelayanan navigasi penerbangan bagi pesawat yang melintasi Kepulauan Riau dan Natuna. Sementara itu, negara Singapura berwenang memungut biaya pelayanan navigasi penerbangan di atas wilayah atas nama pemerintah Indonesia dan mengatur lalu lintas penerbangan sipil dan militer. Pengaturan tersebut termasuk mendelegasikan lagi wilayah tersebut kepada negara lain seperti kasus sektor C yang tidak masuk dalam perjanjian yang didelegasikan kepada pemerintah Malaysia menyangkut masalah hak komunikasi antara Malaysia Barat dan Malaysia Timur.<sup>138</sup>

Pengelolaan navigasi wilayah udara Singapura berdampak negatif terhadap kedaulatan Indonesia. Misalnya, pada tahun 1991, ketika pesawat yang membawa menteri pertahanan Indonesia melakukan perjalanan di wilayah Natuna, kontrol lalu lintas udara Singapura memaksa pesawat untuk mendarat. Kementerian Perhubungan Indonesia harus memperingatkan pihak berwenang Singapura setiap kali penerbangan militer atau negara dijadwalkan untuk terbang melalui area FIR. Setelah itu, otoritas Singapura dalam situasi ini, CAAS, akan memberi tahu semua pesawat. Untuk kepentingan keamanan penerbangan sipil, Pemerintah Singapura berwenang menetapkan zona larangan kegiatan militer Indonesia di wilayah FIR yang ditetapkan.<sup>139</sup>

---

<sup>138</sup> Muhammad Fitrah Zulkarnain. *Flight Information Region (FIR) dan Dampaknya Terhadap Kedaulatan dan Keamanan Indonesia* (Departemen Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin. 2018) 85

<sup>139</sup> Muhammad Fitrah Zulkarnain. *Flight Information Region (FIR) dan Dampaknya Terhadap Kedaulatan dan Keamanan Indonesia*. 88

Dominasi Singapura di kawasan itu juga memberinya kemampuan untuk melakukan tindakan pelanggaran kedaulatan. Manuver-manuver pesawat militer Singapura yang dilakukan tanpa kerja sama dengan militer Indonesia merupakan pelanggaran kedaulatan. Taktik tersebut berpotensi meningkat menjadi kegiatan spionase yang membahayakan keamanan negara Indonesia. Karena berbatasan dengan tiga negara dan terletak di Selat Malaka, maka wilayah udara Indonesia di Kepulauan Riau merupakan wilayah udara yang strategis. Kehadiran FIR di wilayah udara Kepulauan Riau memiliki arti strategis bagi tiga negara: Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Karena kepentingan tiga negara berbenturan di kawasan ini, maka disebut sebagai perbatasan vital.<sup>140</sup> Maka, kasus pendelegasian FIR ini juga merupakan masalah kedaulatan.

Jika dibandingkan dengan wilayah udara di atas Kepulauan Christmas Australia, yang diatur oleh FIR Jakarta, ini adalah perbedaan yang signifikan. Jika dibandingkan dengan Kepulauan Riau, Pulau Christmas memiliki nilai strategis yang lebih rendah. Jalur terbang di atas kawasan Pulau Christmas lebih sepi dibandingkan jalur penerbangan Kepulauan Riau. Karena tidak ada kesepakatan bilateral antara Australia dan Indonesia yang mencakup FIR di Pulau Christmas, pesawat milik Australia tidak merasa perlu untuk mengumumkan rencana penerbangan mereka ke ATC Jakarta jika mereka melakukan perjalanan di atas pulau tersebut.<sup>141</sup>

Fakta bahwa Singapura memiliki kekuasaan atas tanah Indonesia menyiratkan bahwa kedaulatan negara telah dilimpahkan ke negara lain. Padahal, menurut Dr. Nimatul Huda, kedaulatan suatu negara bersifat abadi, tak terpisahkan, tunggal, dan tak terbatas.

---

<sup>140</sup> Priyono, I. *Analisis Peluang dan Tantangan Indonesia dalam Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Udara Pada Flight Information Region (FIR) Singapura di Atas Kepulauan Riau*. (Makassar: Universitas Hasanuddin 2016)

<sup>141</sup> Muhammad Fitrah Zulkarnain. *Flight Information Region (FIR) dan Dampaknya Terhadap Kedaulatan dan Keamanan Indonesia*. 88

Akibatnya, meskipun secara teknis berada di wilayah Indonesia, keberadaan otoritas Singapura melanggar aspek atau sifat kedaulatan suatu negara.<sup>142</sup>

Kepentingan nasional di Negara Kesatuan Republik Indonesia harus dipertahankan. Namun, jika negara asing terus terlibat dalam urusan domestik, tujuan nasional ini tidak akan tercapai secara maksimal. Oleh karena itu, pencapaian kepentingan nasional harus diimbangi dengan menjaga kedaulatan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bawahnya, khususnya Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, penting untuk dikaji guna memahami bagaimana hukum nasional mengatur kedaulatan negara di wilayah udara.<sup>143</sup>

Konstitusi adalah norma hukum tingkat tertinggi dalam sistem peraturan perundang-undangan suatu negara, dan berfungsi sebagai pedoman untuk menyusun undang-undang di bawahnya. Konstitusi dipandang sebagai sumber tertulis yang tersusun dari bahasa tertulis yang berupaya mencapai tiga tujuan hukum: kepastian hukum, kemanfaatan hukum, dan keadilan. Wilayah negara diatur dalam undang-undang dasar Indonesia yang tertulis, dimana terdapat dua pasal yang mengatur hal tersebut dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu Pasal 25 A yang mengatur tentang wilayah negara, dan Pasal 33 ayat yang mengatur tentang wilayah negara. wilayah negara (3).

---

<sup>142</sup> Huda, N. *Ilmu Negara*. (Jakarta: Rajagrafindo Persada 2010)

<sup>143</sup> Baiq Setiani, *Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing State Sovereignty over the Airspace Concept and Enforcement Efforts of Sovereignty Violations by Foreign Aircraft*. 2017.

“Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang berciri kepulauan” menurut Pasal 25A. Konsep penguasaan teritorial sepihak oleh bangsa Indonesia yang melanggar teori hukum laut internasional yang berlaku, menurut Mochtar Kusumaatmadja, merupakan ciri khas pemahaman kepulauan.<sup>144</sup> Dalam konsep wawasan nusantara, sebenarnya mengukuhkan kedaulatan negara atas wilayah laut dan udara di atasnya di mana negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif.

Padahal, menurut Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia, “Bumi dan air, serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.” Pasal ini memiliki kekurangan yang cukup signifikan, terutama dalam hal keluasan potensi ekonomi bangsa Indonesia sebagaimana diatur dalam hukum internasional. Kedaulatan negara atas wilayah darat, laut, dan udara diakui dalam hukum internasional oleh Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS). Sebaliknya, Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia hanya mengatur kedaulatan negara atas wilayah darat (bumi) dan laut (perairan). Ketiadaan pengaturan wilayah udara dalam konstitusi mengakibatkan jelas bahwa negara tidak memiliki kewenangan atas kekayaan alam yang terkandung di wilayah udara. Hal ini mencerminkan ketidaktahuan para penyusun konstitusi terhadap fungsi esensial dan strategis ruang udara di atas wilayah suatu negara dari segi politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan, dan keamanan. Yang lebih mencengangkan, ketika konstitusi diamandemen dengan banyak perubahan, persyaratan pasal ini tetap tidak berubah.<sup>145</sup>

---

<sup>144</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut 1982*, (Bandung: PT. Alumni, 2003), 1.

<sup>145</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Wilayah Udara Negara*, 496.

Dalam Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 33 ayat (3) tidak ada disebutkan kata udara didalamnya, walaupun Indonesia sudah mengalami empat kali perubahan atau amandemen Undang-Undang Dasar 1945. Padahal hal tersebut sangat penting untuk mengatur teritorial wilayah udara Negara Indonesia sebagai wilayah kedaulatannya, seharusnya pemerintah mempunyai perhatian khusus akan hal tersebut.

Walaupun dalam konstitusi Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia tidak dicantumkan tentang pengaturan ruang udara namun dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Pokok-Pokok Agraria (UUPA) menjelaskan tentang ruang angkasa serta ruang udara. Sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1 ayat (6) UUPA tentang ruang angkasa menyatakan *“Ruang atas Tanah dalam Pasal 1 ayat (6) disebut sebagai ruang angkasa dengan maksud ruang diatas bumi dan air.”* Serta dalam Pasal 48 undang-undang yang sama menyatakan bahwa *“Hak guna ruang angkasa memberi wewenang kepada pemegangnya untuk mempergunakan tenaga dan unsur-unsur dalam ruang angkasa dalam rangka usaha-usaha memelihara dan memperkembangkan kesubran bumi, air serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dan hal-hal lainnya yang bersangkutan dengan hal itu. Hak guna ruang angkasa diadakan dengan pertimbangan kemajuan Teknik dan kemungkinan-kemungkinan yang terjadi di kemudian hari.”*<sup>146</sup>

Selain Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Pokok-Pokok Agraria (UUPA) yang mengatur tentang ruang udara, Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara juga mengatur mengenai ruang udara. Sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara

---

<sup>146</sup> Pasal 1 ayat (6) dan Pasal 48 UU No. 5 Tahun 1960 Tentang Pokok-Pokok Agraria (UUPA), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 No. 104. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 2043.

menyatakan bahwa<sup>147</sup> “*Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang selanjutnya disebut dengan wilayah negara adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung didalamnya.*”

Berdasarkan penjelasan di atas penulis menyimpulkan bahwa walaupun ruang udara dalam konstitsui tidak diatur secara jelas namun dalam undang-undang dibawahnya diatur mengenai ruang udara dan pengelolaan ruang udara sehingga Indonesia dalam hal penerbangan atau ruang udara berhak untuk mengatur ruang udaranya sendiri sebagai bentuk kedaulatan sebuah negara.

Peraturan yang berkaitan dengan kedaulatan Indonesia atas ruang udara dan penegakan hukum juga terdapat dalam banyak undang-undang, selain UUD 1945. Beberapa regulasi terkait perlu dikaji, seperti UU RI No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, UU RI No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, UU RI No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, dan UU No. Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dalam rangka memahami pengaturan kedaulatan Indonesia atas ruang udara dan penegakan hukumnya.<sup>148</sup>

Pelanggaran wilayah udara terjadi apabila pesawat udara terbang di wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa disertai izin dari instansi yang berwenang, sesuai dengan ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang

---

<sup>147</sup> Pasal 1 ayat (1) UU No. 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 No. 177).

<sup>148</sup> Lemhamnas, “Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI”, (*Jurnal Kajian Lemhamnas RI*, Edisi 16, November 2013),75-76.

Penerbangan.<sup>149</sup> Setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat udara, tetapi bukan karena tanggapan udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk terbang, dianggap sebagai pesawat udara dalam ketentuan ini. Ketentuan Pasal 5 dapat diterapkan pada berbagai jenis pesawat udara yang bertanda Indonesia dan asing, baik pesawat udara niaga maupun militer, berdasarkan pengertian tersebut.

Dalam hal terjadi pelanggaran terhadap ketentuan ini, petugas *flight traffic control* akan mengeluarkan peringatan kepada pesawat untuk meninggalkan daerah tersebut, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Pesawat yang melanggar wilayah kedaulatan dan wilayah udara terbatas dan terbatas kemudian akan dilaporkan kepada aparat yang tugas dan kewajibannya di bidang pertahanan negara. Apabila pesawat udara tidak menaati perintah dan peringatan petugas pemandu lalu lintas, maka pesawat udara negara akan melakukan tindakan paksa dengan memaksa pesawat udara tersebut keluar dari wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau wilayah udara terlarang dan terbatas, atau mendarat di pangkalan udara tertentu atau bandar udara di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.<sup>150</sup>

Menteri Perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2015 tentang Kegiatan Angkutan dan Angkutan Udara Non Niaga untuk meminimalisir potensi pelanggaran terhadap ketentuan kedaulatan negara yang dianggap dapat membahayakan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan di Negara Kesatuan Republik Indonesia. Perjalanan Udara Niaga Tidak Berjadwal ke dan dari Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan Pesawat Udara Sipil Asing. Bentuk perlindungan tersebut

---

<sup>149</sup> Pasal 5 UU. No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

<sup>150</sup> Danang Risdiarto, *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah UDARA Yurisdiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal (Law Enforcement on the Violation of Indonesia Airspace Jurisdiction by Unscheduled Foreign Aircraft)*, 2016.

adalah mewajibkan pesawat udara sipil asing yang melakukan kegiatan angkutan udara nonkomersial dan tidak berjadwal ke luar negeri untuk mendapatkan izin terbang sebelum tiba atau berangkat dari wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.<sup>151</sup> Izin terbang tersebut meliputi *diplomatic clearance*, *security clearance* dan *flight approval*.

Pasal 25 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan pengelolaan wilayah negara dalam Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Ruang Udara, yang mempertegas penerimaan hukum internasional atas kedaulatan negara atas wilayah udara, darat, dan laut dalam berbagai kesepakatan internasional.<sup>152</sup> “Wilayah udara adalah salah satu unsur negara yang merupakan kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial, serta dasar laut dan daratan di bawahnya, serta ruang udara di atasnya,” menurut penjelasan umum. Sedangkan menurut Pasal 3 Undang-Undang yang sama ialah “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 berdaulat; dan c) mengatur pengelolaan dan pemanfaatan wilayah negara dan kawasan perbatasan termasuk penguasaan perbatasannya,”<sup>153</sup>

“Wilayah negara meliputi wilayah daratan, wilayah perairan, dasar laut, dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk segala sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya,” menurut Pasal 4 Undang-undang yang sama. Pasal 6 ayat (1) huruf (c) menjelaskan “Batas wilayah di udara mengikuti batas-batas kedaulatan negara di darat dan di laut, dan batas-batas dengan ruang angkasa ditentukan berdasarkan

---

<sup>151</sup> Pasal 7 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2015.

<sup>152</sup> Pasal 25 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

<sup>153</sup> Desi Yunitasari, *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan* Volume 2, Nomor 1 April 2020.

perkembangan hukum,”. 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”.<sup>154</sup>

Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengadopsi Konvensi Chicago 1944, mengatur bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia memegang kendali penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Wilayah kedaulatan udara di atas daratan dan perairan Indonesia dikenal sebagai wilayah udara Indonesia.<sup>155</sup> Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.

Terminologi yang digunakan dalam Hukum Penerbangan Indonesia pada dasarnya mengacu pada apa yang didefinisikan oleh Konvensi Chicago 1944, namun tidak identik dengan apa yang diatur dalam Konvensi Chicago. Pesawat udara sipil merupakan salah satu terminologi yang digunakan dalam hukum penerbangan Indonesia. Pesawat udara sipil, pesawat udara Indonesia, dan pesawat udara negara semuanya adalah pesawat udara asing. Berikut ini adalah penjelasan dari banyak jenis pesawat.<sup>156</sup> Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pesawat udara Indonesia adalah pesawat yang bertanda registrasi dan tanda kebangsaan Indonesia. Tentara Nasional

---

<sup>154</sup> Desi Yunitasari, *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan* Volume 2, Nomor 1 April 2020.

<sup>155</sup> Pasal 1 ayat (2) UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, (Lembaran Republik Indonesia Negara No. 4956)

<sup>156</sup> Robi Purwanto, *Efektivitas Tindakan Forcedown Terhadap Black Flight Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia*, (Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Departemen Hukum Internasional, Makassar. 2017)

Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, bea cukai, dan instansi pemerintah lainnya menggunakan pesawat negara untuk melaksanakan penegakan hukum dan tanggung jawab lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pesawat udara sipil adalah pesawat yang digunakan baik untuk penerbangan komersial maupun nonkomersial. Pesawat Udara Sipil Asing adalah pesawat udara yang terbang untuk tujuan komersial dan nonkomersial serta memiliki tanda registrasi dan kewarganegaraan dari negara lain. Mengenai pengoperasian pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pasal 63 ayat (2) menjelaskan bahwa hanya pesawat udara Indonesia yang boleh beroperasi di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa persetujuan Menteri dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00. (dua miliar rupiah).<sup>157</sup>

Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional dan/atau asing untuk mengangkut penumpang dan kargo atau khusus mengangkut kargo.<sup>158</sup> Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal adalah pelayanan angkutan udara niaga yang tidak terikat pada rute dan jadwal penerbangan yang tetap dan teratur.<sup>159</sup> Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dapat berupa: a. rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan tujuan yang sama bukan untuk tujuan wisata (*affinity group*); b. kelompok penumpang yang membeli seluruh atau Sebagian kapasitas pesawat untuk melakukan paket perjalanan termasuk

---

<sup>157</sup> Robi Purwanto, *Efektivitas Tindakan Forcedown Terhadap Black Flight Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia*, (Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Departemen Hukum Internasional, Makassar. 2017)

<sup>158</sup> Pasal 83 ayat (3) UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

<sup>159</sup> Penjelasan Pasal 83 ayat (3) UU Nomor 1 Tahun 2009, (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

pengaturan akomodasi dan transportasi local (*inclusive tour charter*); c. seseorang yang membeli seluruh kapasitas pesawat udara untuk kepentingan sendiri (*own use charter*); d. taksi udara (*air taxi*); atau e. kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal lainnya.

Pelaku usaha angkutan udara niaga asing yang melakukan penerbangan internasional tidak berjadwal harus mendapatkan izin terbang dari Menteri setelah mendapat persetujuan dari menteri terkait. Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal di luar Indonesia tanpa izin Menteri diancam dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00. (dua ratus juta rupiah). Pesawat udara sipil dan asing yang berangkat, mendarat, atau lepas landas dengan melanggar undang-undang penerbangan akan menghadapi hukuman pidana yang sama.<sup>160</sup>

Menurut Penjelasan Undang-Undang Penerbangan, yang dimaksud dengan pesawat negara dalam hukum nasional Indonesia ini adalah "pesawat negara milik Indonesia". Pesawat udara negara dan pesawat militer asing tidak secara khusus termasuk dalam peraturan ini. Hal ini dapat dimaklumi mengingat keduanya diatur oleh kerangka hukum internasional. Sistem hukum Indonesia tidak berlaku untuk pesawat jenis ini. Pesawat negara sangat sarat dengan fungsi negara seperti militer dan keamanan, serta fungsi pemerintahan, dalam rangka melaksanakan kedaulatan negara. Di bawah hukum internasional, pesawat negara asing memiliki kekebalan yang tidak terbatas. Satu hal yang layak disebutkan adalah bahwa negara bawah laut tidak memiliki kekebalan yurisdiksi atau penegakan hukum terhadap pesawat jenis ini.<sup>161</sup> Pemrosesan hukum termasuk di dalamnya

---

<sup>160</sup> Pasal 410 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

<sup>161</sup> James Crawford, "Execution of Judgment and Foreign Sovereign Immunity", (dalam 75 *AJIL* 820, 1981), 862.

penyitaan atau eksekusi terhadap *state aircraft* dikhawatirkan dapat memicu konflik yang serius bahkan mungkin peperangan antara negara forum dengan negara pemilik aset.

Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa pesawat negara tidak diperbolehkan terbang di atas atau mendarat di wilayah territorial negara lain tanpa otorisasi berdasarkan perjanjian khusus atau sejenisnya dari negara kolong. UU penerbangan Indonesia tidak menggunakan istilah pelanggaran kedaulatan bagi pesawat asing yang masuk ke wilayah ruang udara Indonesia tanpa ijin. Istilah yang digunakan adalah pelanggaran wilayah kedaulatan. UU Penerbangan juga tidak merinci siapa yang dapat melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia, UU hanya menyebutkan istilah pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan NKRI.<sup>162</sup> UU tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan wilayah kedaulatan. Penjelasan Pasal 8 (1) UU ini hanya menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan “melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia” adalah memasuki wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin. Dengan tidak adanya pengaturan khusus siapa yang dapat melanggar wilayah kedaulatan Indonesia maka dapat disimpulkan semua jenis pesawat baik militer maupun sipil dapat menjadi pelaku pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia.

Sebagai negara yang berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya, maka dalam rangka keselamatan masyarakat luas, keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan, Indonesia menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas. Yang dimaksud dengan “kawasan udara terlarang (*prohibited area*)” adalah Kawasan udara dengan pembatasan yang bersifat permanen dan menyeluruh bagi semua pesawat udara. Pembatasan hanya dapat ditetapkan

---

<sup>162</sup> Pasal 8 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

di dalam wilayah udara Indonesia, sebagai contoh instalasi nuklir atau istana Presiden. Yang dimaksud dengan “kawasan udara terbatas (*restricted area*)” adalah kawasan udara dengan pembatasan bersifat tidak tetap dan hanya dapat digunakan untuk operasi penerbangan tertentu (pesawat udara TNI). Pada waktu tidak digunakan (tidak aktif), kawasan ini dapat digunakan untuk penerbangan sipil. Pembatasan dapat berupa pembatasan ketinggian dan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, misalnya instalasi atau kawasan militer.<sup>163</sup>

Pesawat asing yang melanggar wilayah kedaulatan Indonesia dapat dikenakan sanksi pidana maupun administratif. Sebagai contoh adalah apa yang ditetapkan dalam Pasal 401 bahwa 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 Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).<sup>164</sup> Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki Kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) di pidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).<sup>165</sup>

Pesawat udara sipil atau pesawat komersial yang melanggar kedaulatan Indonesia tampaknya dikenakan denda sebagaimana didefinisikan oleh undang-undang penerbangan dalam berbagai contoh pelanggaran wilayah udara Indonesia. Penerbangan niaga tidak berjadwal yang masuk ke Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin dikenakan sanksi denda paling banyak Rp. 200.000.000,00, sesuai Pasal 418 UU 1 Tahun 2009 yang

---

<sup>163</sup> Penjelasan Pasal 7 (1) UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

<sup>164</sup> Pasal 401 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

<sup>165</sup> Pasal 402 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

mengatur Penerbangan. Denda tersebut berdasarkan Instruksi Pelaksanaan Keputusan Persetujuan Terbang Nomor 195 Tahun 2008 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. TNI AU menganggap denda sebesar Rp. 60.000.000,00 menjadi tidak berarti dan tidak sebanding dengan biaya yang dikeluarkan negara dalam pengerahan pesawat tempur milik Angkatan Udara Indonesia. Menurut TNI AU dibutuhkan dana sekitar Rp. 400.000.000,00 untuk pesawat tempur Sukhoi agar bisa terbang selama satu jam.<sup>166</sup> Pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia yang dilakukan pesawat sipil Singapura ini tidaklah menimbulkan tanggung jawab kepada negara Singapura, tetapi menjadi tanggung jawab perusahaan maskapai penerbangan pesawat tersebut. Sanksi dijatuhkan berdasarkan hukum nasional Indonesia mengingat pelanggaran yang terjadi adalah pelanggaran terhadap hukum nasional Indonesia.<sup>167</sup>

Dalam beberapa kasus pelanggaran juga terjadi di wilayah Natuna dan Kepulauan Riau. Pada tahun 2007, tercatat<sup>168</sup> bahwa pihak Singapura pernah mengusir penerbangan pesawat sipil yang melakukan penerbangan di daerah Pulau Batam dan Kepulauan Anambas yang dikategorikan sebagai area berbahaya. Pada tahun selanjutnya, Kosekhanudnas (satrod, 2014) mencatat bahwa militer Singapura sudah 18 kali melanggar batas wilayah Indonesia, dimana pelatihan militer negara Singapura di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna dilakukan tanpa izin dari Indonesia karena FIR di daerah

---

<sup>166</sup><http://www.beritasatu.com/nasional/223348-panglima-tni-sanksi-pelanggar-wilayah-udara-ri-harusdiperberat.html>.

<sup>167</sup> Robi Purwanto, *Efektivitas Tindakan Forcedown Terhadap Black Flight Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia*, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Departemen Hukum Internasional, Makassar. 2017

<sup>168</sup> Jakartagreater. *MTA 1 MTA 2 serta DCA Indonesia Singapura*. Retrieved from <https://jakartagreater.com/mta-1-mta-2-serta-dca-indonesia-singapura/> diakses pada tanggal 27 November 2017.

tersebut berada dibawah kontrol Singapura. Kemudian pelanggaran yang sama kembali meningkat pada tahun 2011, sebanyak 21 kali kasus pelanggaran.<sup>169</sup>

Meningkatnya jumlah pelanggaran di wilayah udara Indonesia, bersama dengan kurangnya konsekuensi yang kuat, telah memaksa negara untuk mengambil upaya nyata untuk mengatasi masalah tersebut. Pemerintah Indonesia yang dipimpin oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), mendirikan Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI), juga dikenal sebagai AirNav Indonesia, melalui Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN).<sup>170</sup>

Pemerintahan SBY digantikan oleh Presiden Joko Widodo (Jokowi) setelah dua periode berkuasa, namun pelanggaran udara di Kepulauan Riau dan Kabupaten Natuna terus berlanjut. Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Udara Angkatan Udara (TNI AU) melakukan beberapa pengejaran terhadap pesawat asing yang melintasi wilayah udara Indonesia tanpa izin pada tahun 2014, termasuk pesawat latihan Beechcraft dari Singapura yang dikejar oleh dua pesawat Sukhoi dari Pangkalan Udara Batam, akhirnya memaksa orang asing mendarat di Pangkalan Udara Supadio Pontianak.<sup>171</sup>

Menanggapi pelanggaran tersebut,<sup>172</sup> Presiden Jokowi memanggil sejumlah menteri serta panglima TNI yang terkait dan menggelar rapat mengenai FIR. Presiden Jokowi menginstruksikan kementerian terkait untuk segera melakukan pembenahan dalam rangka pengambilalihan FIR yang dikelola Singapura dan melakukan segala persiapan pengambilalihan sesegera mungkin. Menurut Menteri Perhubungan Ignasius Jonan,

---

<sup>169</sup> Hanafi, I. *Kedaulatan Negara Indonesia di Udara*. Retrieved from <https://fhukum.unpatti.ac.id/hkm-internasional/357-kedaulatan-negara-indonesia-di-udara> diakses pada tanggal 28 April 2015.

<sup>170</sup> AirNavid. Retrieved from <http://www.airnavindonesia.co.id/id/page/about/type/history> diakses pada 2012.

<sup>171</sup> Roza, R. *Pengawasan Wilayah Udara Indonesia*, Info Singkat Hubungan Internasional. Vol. VI, No 22/II/p3DI/November/2014. 6

<sup>172</sup> Ratya, M. P. Retrieved from <http://news.detik.com/berita/3013192/jokowikumputkanmenteri-bahas-ruang-udara-indonesia-yang-dikuasai-singapura> diakses pada 18 April 2017

Presiden Jokowi meminta persiapan tersebut dilaksanakan dalam kurun waktu 3-4 tahun kedepan. Selain itu, Menteri Luar Negeri Retno Marsudi mengatakan bahwa Indonesia saat ini tengah mempersiapkan semua persiapan teknis dalam rangka mengambil kembali FIR yang saat ini masih dipegang Singapura.

Instruksi Presiden Jokowi kepada kementerian terkait untuk melakukan segala persiapan yang diperlukan dituangkan dalam Buku Putih Pertahanan Republik Indonesia 2015, di mana pemerintah Indonesia berkomunikasi dengan pemerintah Singapura untuk mengatur ulang FIR sehingga hak eksklusif untuk menguasai negara. wilayah udara tercapai. Lebih lanjut, pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna disebutkan dalam Kebijakan Pertahanan Indonesia 2016, yang mendorong kementerian dan lembaga utama untuk mempercepat persiapan pengambilalihan FIR dari Singapura.<sup>173</sup>

Disamping itu, Keberadaan FIR yang dikelola Singapura meresahkan aparat pertahanan Indonesia. Dengan informasi dan hak pengaturan penerbangannya dalam FIR, Singapura mudah mengetahui keberadaan pesawat di zona FIR. Wilayah udara Indonesia yang termasuk dalam FIR Singapura tersebut adalah kepulauan Riau, Natuna dan sekitarnya pada tiga sektor A, B, dan C. Berikut ini implikasinya secara lengkap:<sup>174</sup>

1. Singapura memiliki legalitas untuk memasuki wilayah FIR Indonesia cukup dengan izin ATC Singapura (sesuai *verse 1, Article 2, Airspace Delegation*).
2. Sebaliknya, pesawat Indonesia harus mendapat ijin dari ATC Singapura di zona FIR sebelum memasuki wilayah ruang udara di luar FIR (sesuai *Article 3, Air Traffic Control Coordinations Procedures*). Hal ini juga berlaku untuk pesawat

---

<sup>173</sup> KPRI. Buku Putih Pertahanan. In R. Ryacudu, *Buku Putih Pertahanan* (p. 75). Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia. 2015.

<sup>174</sup> Montratama, I. *Langit Indonesia Milik Siapa?* Jakarta: Elex Media Komputindo. 2017

pemerintah Indonesia termasuk pesawat militer TNI yang akan melakukan patrol keamanan, dan juga pesawat kepresidenan (sesuai *Article 5, Notification*).

3. Di zona FIR, Singapura melaksanakan ketentuan pelayanan ATS pada wilayah *Aerodrome Control Service* dan *Approach Control Service* di wilayah Indonesia. Sehingga di sector A, penerbangan yang ingin start engine pun harus meminta ijin dari Aerodrome Control Service (sesuai *Article 3, Air Traffic Control Coordination Procedures*).

Kedaulatan dan keamanan Indonesia tidak diragukan lagi terancam sebagai akibat dari ini. Selain upaya Indonesia untuk mendapatkan kembali FIR demi kedaulatan negara, Singapura juga melihat perlunya memperkuat postur pertahanannya karena Indonesia bisa menjadi bahaya pertahanan bagi negara. Postur pertahanan Singapura yang besar juga menjadi ancaman bagi Indonesia. Selain pembuatan alutsista, pembelian alutsista Singapura juga dibantu kerjasama militer dengan negara lain, seperti Amerika Serikat. Akibatnya, wajar jika Indonesia prihatin dengan penanganan FIR oleh Singapura, dan sangat penting bagi Indonesia untuk berhasil mengambil alih *Flight Information Region (FIR)*.<sup>175</sup>

Ada sedikit ketidakharmonisan penegakan hukum terhadap pesawat pelanggar wilayah kedaulatan Indonesia. Berdasarkan UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, TNI AU berwenang untuk menyidik terkait pertahanan udara. Namun kenyataannya di lapangan, TNI AU hanya bertindak sebagai pencegah Kementerian Perhubungan. Sedangkan TNI AU melalui Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) hanya

---

<sup>175</sup> Muhammad Fitrah Zulkarnain, *Flight Information Region (FIR) Singapura dan Dampaknya Terhadap Kedaulatan dan Keamanan Indonesia* (Skripsi: Departemen Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin 2018). 21

berwenang menangkap pesawat yang melintas wilayah udara Indonesia yang tanpa izin. Akibat yang terjadi sebagaimana dikeluhkan pihak TNI AU adalah tidak sepadannya denda yang diterapkan departemen perhubungan dengan biaya operasional yang dikeluarkan pihak militer.<sup>176</sup>

Keharmonisan dan ketegasan dalam penegakan hukum terhadap pesawat udara yang melanggar kedaulatan Indonesia, yang dapat menjadi pencegah, tidak perlu diragukan lagi. Undang-undang Penerbangan Indonesia tidak membedakan perlakuan terhadap berbagai jenis pesawat udara asing yang terbang di atas wilayah Indonesia. Ketika datang ke pesawat sipil, sudah jelas bahwa mereka harus mematuhi hukum Indonesia ketika berada di tanah Indonesia. Hukum Indonesia dapat menjatuhkan sanksi terhadap pesawat ini. Negara bawah laut memiliki kewenangan untuk mencegat, memaksa turun, bahkan mengadili pesawat sipil dan awak pesawat yang melanggar kedaulatan Indonesia.<sup>177</sup>

Sekalipun di dalam pesawat sipil ada menteri negara yang sedang melakukan kunjungan dinas, tidaklah mengubah status hukum pesawat tersebut sebagai pesawat sipil yang tunduk atau menjadi subyek hukum negara kolong. Sanksi denda sebagaimana diterapkan dalam beberapa kasus pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia yang dilakukan oleh beberapa pesawat sipil asing sudahlah tepat berdasarkan hukum nasional. Namun demikian besaran denda semestinya disesuaikan dengan kebutuhan operasional melakukan penjagaan dan pencegahan serta upaya penegakan hukum terhadap pesawat pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia tersebut. Dalam kasus pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia yang dilakukan oleh *helicopter* milik perusahaan swasta Malaysia,

---

<sup>176</sup> Sepriani, *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*, (Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM No. 4 Vol. Oktober 2015). 538-565.

<sup>177</sup> UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4956)

meskipun di dalam *helicopter* ada penumpang yang merupakan seorang menteri negara yang melakukan perjalanan dinas maka tetap saja pesawat itu merupakan pesawat sipil atau pesawat komersial yang bisa dikenai proses hukum berdasarkan hukum Indonesia yang umumnya berupa denda.<sup>178</sup>

Berbeda halnya apabila pesawat yang melakukan pelanggaran adalah pesawat negara asing khususnya pesawat militer asing yang bukan subyek hukum nasional Indonesia. Pelanggaran yang dilakukan jenis pesawat ini melahirkan tanggung jawab negara dan penyelesaiannya menggunakan mekanisme penyelesaian sengketa menurut hukum internasional. Menurut hukum internasional penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui cara damai atau kekerasan. Otoritas keamanan negara kolong dalam rangka *selfdefence* berhak menghalau pesawat asing tersebut, melakukan intersepsi atau bahkan menembak jatuh pesawat asing itu. Menembak jatuh pesawat negara asing yang melanggar wilayah kedaulatan negara kolong merupakan salah satu bentuk cara kekerasan yang sah dilakukan oleh negara kolong apabila pesawat negara asing itu dicurigai melakukan aktifitas yang membahayakan keamanan nasional negara kolong. Penyelesaian secara damai dapat dilakukan baik lewat jalur hukum maupun politik. Pengakuan bersalah dan permintaan maaf dari negara asal pesawat negara yang melakukan pelanggaran merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban negara asal pesawat yang melakukan pelanggaran. Bentuk pertanggungjawaban yang lain adalah kompensasi atas kerugian yang diderita negara kolong.<sup>179</sup>

---

<sup>178</sup> Robi Purwanto, *Efektivitas Tindakan Forcedown Terhadap Black Flight Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia*, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Departemen Hukum Internasional, Makassar. 2017

<sup>179</sup> Sepriani, *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*, (Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM No. 4 Vol. Oktober 2015) 538-565.

Menanggapi masalah ini, walaupun penulis melihat ketiadaan pengaturan ruang udara yang jelas tidak berdampak pada tidak diakuinya wilayah udara sebagai wilayah negara yang berdaulat karena dasarnya telah ada dalam hukum internasional, tetapi penting untuk segera dibuat undang-undang khusus yang mengatur tentang wilayah udara negara. Hal tersebut sangat diperlukan dalam upaya penegakan kedaulatan dan keamanan negara di wilayah udara yang didelegasikan pengelolaannya. Diharapkan dalam undang-undang khusus tersebut dapat memuat ketentuan-ketentuan tentang:<sup>180</sup>

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

Berdasarkan beberapa penjelasan di atas mengenai setiap negara mempunyai kedaulatan secara utuh untuk mengatur wilayah udaranya termasuk negara Indonesia. Namun di beberapa wilayah Indonesia masih diatur oleh negara lain, hal ini menunjukkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia belum sepenuhnya dapat mengatur wilayah kedaulatannya sendiri. Seperti di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna yang didelegasikan pengaturannya kepada negara Singapura.

Sebagaimana yang diamanahkan dalam UU Penerbangan seharusnya Indonesia sudah dapat untuk mengatur wilayah kedaulatannya sendiri. Hal itu dipengaruhi oleh

---

<sup>180</sup> Desi Yunitasari, *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan* Volume 2, Nomor 1 April 2020.

keadaan wilayah udara Indonesia yang tidak sepenuhnya berdaulat, karena adanya campur tangan negara lain dalam mengelola wilayah tertentu, meski secara geografis wilayah tersebut adalah bagian dari wilayah Indonesia. Seperti yang terjadi di ruang udara Kepulauan Natuna, yang hingga kini masih dikelola oleh Singapura. Dalam hal ini, Indonesia mengalami kesulitan untuk melakukan penerbangan sipil maupun militer karena harus meminta izin terlebih dahulu kepada Singapura, padahal kegiatan seperti latihan militer ataupun kegiatan lainnya dilakukan di ruang udara Indonesia sendiri.

Dengan adanya perjanjian kontrol ruang udara di atas Kepulauan Riau antara Indonesia dengan Singapura, menimbulkan pertanyaan tentang konsepsi kedaulatan wilayah negara yang berimplikasi terhadap strategi pertahanan dan keamanan, aspek teknis penerbangan, atau pun potensi kerugian pada sektor ekonomi negara.<sup>181</sup>

Permasalahan yang terjadi sudah tidak sesuai dengan landasan hukum yang jelas, dikarenakan pelanggaran terhadap Annex 11 Konvensi Chicago 1944 yang membahas tentang Air Traffic Service mengenai pendelegasian FIR. Selama pendelegasian tersebut, Indonesia mengalami banyak kerugian, baik itu dari segi kedaulatan, keamanan wilayah di Natuna, serta ekonomi. Sehingga, pengambilalihan pelayanan navigasi udara ini harus menjadi agenda utama pemerintah Indonesia dalam memenuhi kepentingan nasionalnya. Oleh karena itu, pengambilalihan harus segera dilakukan sesuai dengan intruksi dari Presiden Jokowi pada tahun 2015.

Kepulauan Riau dan Natuna mengalami masalah dengan penyelesaian FIR karena Pemerintah Singapura dan Chappy Hakim memiliki pandangan yang berbeda tentang FIR yang dikelola oleh Singapura. Perdana Menteri Singapura, Teo Che, percaya bahwa kontrol

---

<sup>181</sup> Syarif Iqbal. Politik Aviasi dan Tantangan Negara Kepulauan. Yogyakarta. 74

wilayah udara bukanlah masalah kedaulatan, melainkan untuk memastikan operasi lalu lintas udara yang sukses dengan memprioritaskan keselamatan dalam penerbangan. Teo Che, Wakil Perdana Menteri Singapura, juga menekankan bahwa FIR adalah masalah teknis operasional yang kompleks di bawah yurisdiksi ICAO, yang melibatkan banyak negara dan maskapai penerbangan yang terbang melalui wilayah udara yang dikendalikan oleh FIR. Sementara itu menurut Chappy Hakim bahwa apabila FIR ini tidak segera diselesaikan dan dikelola sendiri oleh Indonesia maka akan berdampak pada kedaulatan negara.<sup>182</sup>

Menurut Chappy Hakim, pengelolaan FIR di Natuna tidak bisa dibandingkan dengan wilayah udara di atas Pulau Christmas Australia yang diatur oleh FIR Jakarta, karena wilayah udara di atas Pulau Christmas tidak strategis dan padat seperti Natuna, sehingga lebih sepi. Karena tidak ada kesepakatan bilateral antara Australia dan Indonesia yang mengatur FIR di Pulau Christmas, pesawat Australia tidak diharuskan untuk mengungkapkan rencana penerbangan ke ATC Jakarta. Pulau Christmas adalah pulau kecil dengan jumlah penduduk sekitar 2000 orang, luas permukaan hanya 135 km<sup>2</sup>, dan garis pulau sepanjang 19 kilometer. Akibatnya, manajemen FIR tidak pernah menjadi masalah. Pemerintah Australia sendiri yang berkeinginan untuk menyerahkan pengelolaan wilayah udaranya kepada pemerintah Indonesia.<sup>183</sup> Terlepas dari kenyataan bahwa Singapura mengelola FIR di Natuna, Singapur adalah yang sering melanggar kedaulatannya karena yurisdiksi regionalnya. Jenis pelanggaran kedaulatan yang dipersengketakan adalah

---

<sup>182</sup>Chappy Hakim. Pelanggaran Wilayah Udara Nasional 2017. 73. Diakses dari <https://www.chappyhakim.com/pelanggaran-wilayah-udara-nasional/> Diakses 22 Juli 2020.

<sup>183</sup>Chappy Hakim. Pelanggaran Wilayah Udara Nasional 2017. 73. Diakses dari <https://www.chappyhakim.com/pelanggaran-wilayah-udara-nasional/> Diakses 22 Juli 2020.

manuver pesawat militer Singapura yang dilakukan tanpa persetujuan Indonesia, yang dapat membahayakan keamanan negara dari waktu ke waktu.

Dalam artikelnya yang berjudul "Pelanggaran 88 Wilayah Udara Nasional," Chappy Hakim mencatat bahwa pada tahun 2015, KOHANUDNAS (Komando Pertahanan Udara Nasional Indonesia) mendokumentasikan 193 pelanggaran pesawat asing, tetapi pada tahun 2016, jumlah pelanggaran turun drastis menjadi 49. Dari Januari hingga September Tahun 2017, 19 penerbangan dilanggar oleh pesawat asing yang tidak memiliki izin.<sup>184</sup> Indonesia harus mampu menguasai wilayah kedaulatannya sendiri, mengingat kekuatan dan kompetensinya saat ini. Saatnya Indonesia menguasai Kepulauan Riau dan Natuna. Natuna yang masih berada di bawah yurisdiksi Singapura harus memperkuat kesiapannya untuk mengambil alih FIR. Mengingat luas dan strategisnya apa yang aeropolitik dan aerostrategis sebagai bagian dari kepentingan nasional, Indonesia juga membutuhkan perbaikan dan peningkatan kapasitas sebagai metode pemersatu negara.

Indonesia juga harus membuat *working paper*, intinya proposal pengajuan realignment ke ICAO dalam sesi *Asia Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group*, serta pertimbangan pendukung lainnya dalam rangka *realignment FIR*. Berdasarkan keputusan, anggaran dasar, atau peraturan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atas nama Menteri Perhubungan, Indonesia telah menyetujui aturan, standar, dan rekomendasi praktik ICAO untuk diterapkan pada *Civil Aviation Safety Regulations (CASR)*. Namun, jika Anda memperhatikan sesi debat penentuan FIR, yang diadakan setiap 10 tahun di kantor perwakilan ICAO di Bangkok dan dihadiri oleh negara-negara Asia Pasifik, maka akan melihat bahwa untuk mengambil alih FIR tersebut baru

---

<sup>184</sup> Chappy Hakim. Pelanggaran Wilayah Udara Nasional 2017. Diakses dari <https://www.chappyhakim.com/pelanggaran-wilayah-udara-nasional/> Diakses 22 Juli 2020.

dapat dilakukan dalam tahun 2024 yang akan datang dan Indonesia sudah mempersiapkan untuk pengambilalihan tersebut.

Dalam tema kajian hubungan internasional pada *siyasah dauliyah*. Menurut bahasa perjanjian adalah kesepakatan antara dua orang atau kelompok, akan tetapi dalam *siyasah dauliyah* yang dimaksud dengan perjanjian adalah perjanjian antar negara. Kesepakatan yang ditandatangani oleh dua negara atau dua kelompok negara inilah yang dinamakan dengan perjanjian Internasional (*siyasah kharijiyyah as-syar'iyah*).<sup>185</sup>

Para ahli hukum Islam, kecuali Ibn Hazam, bersepakat atas bolehnya melakukan perjanjian dengan negara mana pun tanpa terbatas pada sektor militer. Perjanjian gencatan senjata, umpamanya boleh dilakukan dengan negara mana pun yang menyatakan perang untuk masa tertentu. Berbeda halnya dengan Ibn Hazam yang memiliki pendapat bertentangan dengan kebanyakan ahli hukum Islam. Ibn Hazam melarang setiap perjanjian, kecuali perjanjian *jizyah* dengan ahli kitab dan Majusi.

Ayat al-Quran yang membolehkan perjanjian internasional adalah firman Allah Swt sebagai berikut:

وَأَمَّا تَخَافَنَّ مِنْ قَوْمٍ خِيَانَةً فَأَنْزِلْ إِلَيْهِمْ عَلَىٰ سَوَاءٍ ۗ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْخَائِبِينَ

Artinya: “Dan jika engkau (Muhammad) khawatir akan (terjadinya) pengkhianatan dari suatu golongan, maka kembalikanlah perjanjian itu kepada mereka dengan cara yang jujur. Sungguh, Allah tidak menyukai orang yang berkhiyanat”. (QS. Al-Anfal/8:58)

Adapun dari hadis tentang perjanjian internasional adalah kebiasaan Nabi Muhammad Saw., yang melakukan banyak perjanjian dengan orang-orang yang

---

<sup>185</sup> Ija Suntana, *Politik Hubungan Internasional Islam (Siyasah Dauliyah)*, (Bandung: Pustaka Setia, 2015), 51-52

menyatakan berperang pada Madinah. Beliau melakukan perjanjian damai dengan Quraisy di Hudaibiyah, Bani Dhamrah, Alaih, dan beberapa negara lain.

Perlu untuk diperhatikan bahwa perjanjian internasional dalam ketatanegaraan Islam berbeda-beda, bergantung pada jenis perjanjian dan hubungan yang ingin dibangun. Sebagai contoh, perjanjian perihal tapal batas antara dua negara atau lebih. Perjanjian seperti itu memiliki batasan dan syarat tertentu yang berbeda dengan perjanjian militer.

Adapun syarat sah perjanjian internasional berkaitan dengan dua hal yaitu, aktor yang bertanggungjawab melaksanakan perjanjian dan tahap pelaksanaan perjanjian. Aktor dalam perjanjian internasional adalah kepala negara, wakil kepala negara, dan atau yang mewakilinya atas nama negara yang telah mendapatkan mandat dari negara. Setiap perjanjian internasional harus melalui tahap-tahap tertentu agar sah dan mengikat. Tahap-tahap perjanjian internasional adalah sebagai berikut:<sup>186</sup>

- a) Perundingan (*al-mufawadhat*);
- b) Kesepakatan dan penandatanganan perjanjian (*al-ittifaq wa at-tauqi*’);
- c) Pelaksanaan (*at-tanfidz*);
- d) Pengumuman perjanjian.

Mayoritas ahli hukum tata negara Islam berpendapat bahwa tidak terpenuhinya syarat perjanjian membatalkan perjanjian tersebut. Selain syarat sah perjanjian para ahli hukum tata negara juga memberlakukan rukun perjanjian yaitu pihak yang mengadakan perjanjian (*al-aqidain*), objek yang disepakati (*mahallul’aqd*), dan diktum perjanjian (*shigat al-’aqd*).<sup>187</sup>

---

<sup>186</sup> Nur Kholifah, *Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara Terhadap Pelayanan Navigasi Flight Information Region (FIR) Singapura Perspektif Siyasa Kharajiyyah*. (Skripsi: Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. 2020). 73

<sup>187</sup> Ija Suntana, *Politik Hubungan Internasional Islam (Siyasa Dauliyah)*..., 53-59

Dari penjelasan di atas *siyasah kharijiyyah as-syar'iyah* menganalisis bahwa dalam perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura terkait dengan pelayanan pelaksanaan navigasi *Flight Information Region* (FIR) sudah sesuai dengan pelaksanaan perjanjian internasional Islam. *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*. Perjanjian tersebut telah berlaku sejak ditandatanganinya oleh kedua pihak tertanggal 21 September 1995, dan telah diratifikasi berdasarkan Keppres No. 7 tahun 1996 oleh Pemerintah Indonesia tertanggal 2 Pebruari 1996, dan sesuai dengan isi perjanjian bahwa, perjanjian tersebut dapat ditinjau ulang setelah 5 (lima) tahun.<sup>188</sup>

Dalam *siyasah kharijiyyah as-syar'iyah* pun untuk pelaksanaan perjanjian dimulai setelah ditandatanganinya, kecuali jika ditentukan waktu untuk memulai pelaksanaannya. Akan tetapi dalam *siyasah kharijiyyah as-syar'iyah* pembicaraan mengenai perjanjian ruang udara masih bersifat global tidak berbicara secara detail seperti hukum internasional konvensional. Selain sebagai panduan global dalam hal perjanjian internasional *siyasah kharijiyyah as-syar'iyah* juga merupakan panduan moral dalam menepati perjanjian.<sup>189</sup> Sebagaimana yang tertera dalam firman Allah Swt:

وَأَوْفُوا بِعَهْدِ اللَّهِ إِذَا عَاهَدْتُمْ

Artinya: “Dan tepatilah janji dengan Allah apabila kamu berjanji...”. (QS. An-Nahl/16:91).

---

<sup>188</sup> Keppres No. 7 Tahun 1996 Tentang Pengesahan *Agreement Between the Government of the Indonesia and Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*.

<sup>189</sup> Nur Kholifah, *Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara Terhadap Pelayanan Navigasi Flight Information Region (FIR) Singapura Perspektif Siyasah Kharajiyyah....*, 74

Sehingga penulis berpandangan bahwa terkait dengan perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura seharusnya sudah berlaku sejak diratifikasinya perjanjian tersebut oleh Keputusan Presiden Nomor 7 tahun 1996. Karena jika perjanjian tersebut tidak berlaku maka dalam pendelegasian *Flight Information Region* (FIR) terjadi kekosongan hukum. Padahal dalam pendelegasian tersebut dibutuhkan suatu nota kesepakatan antara kedua belah pihak yang berisi persyaratan-persyaratan tentang pelayanan yang mencakup fasilitas dan tingkat pelayanan yang akan diberikan. Dengan kata lain dalam pendelegasian suatu ruang udara yang akan dikelola oleh negara lain diperlukan adanya perjanjian internasional antara kedua negara.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Nasional Indonesia Oleh Pesawat Asing Perspektif Siyash Kharajiyah dapat disimpulkan bahwa Penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional indonesia menurut undang undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan sebenarnya sudah mengatur secara jelas tentang sanksi bagi pelaku pelanggaran kedaulatan akan tetapi dalam praktik di lapangan hanya dikenakan denda administratif saja yaitu sebesar Rp. 60.000.000 sedangkan dalam undang-undang tersebut dikenakan denda maksimal 5 tahun penjara atau didenda sebesar Rp. 2.000.000.000 sehingga denda yang terlalu sedikit tersebut tidak menimbulkan efek jera bagi para pelaku pelanggaran kedaulatan.

Berdasarkan siyash kharajiyah perjanjian antara Indonesia dan Singapura terkait *Flight Information Region* sudah sesuai dengan pelaksanaan perjanjian internasional Islam. Keberadaan FIR Singapura berdasarkan Perjanjian Indonesia Singapura Tahun 1995 telah banyak menimbulkan kendala atau permasalahan baik dari aspek politik maupun pertahanan keamanan, karena pengendalian ruang udara Indonesia khususnya yang berada di ruang udara di atas kepulauan Riau dan Natuna

#### **B. Saran**

Sebaiknya penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan dapat diterapkan sebagaimana mestinya bagi pelaku pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional indonesia sehingga dapat menimbulkan efek jera. Sesuai dengan undang undang nomor 1

tahun 2009 tentang penerbangan yaitu dikenakan sanksi maksimal 5 tahun penjara dan didenda maksimal 2 milyar rupiah.

Sebaiknya pemerintah Indonesia mengajak pemerintah Singapura untuk mengkaji ulang perjanjian *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* dan *Minutes of Discussion (MoD)*. Sehingga wilayah di kepulauan Riau dan Natuna dapat diatur oleh pemerintah Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Ashiddiqie, Jimly, *Pengantar Hukum Tata Negara Jilid I*, Jakarta: Konstitusi Press, 2004.
- Bambang Widarto, Bambang, *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, STHM Press, Jakarta: 2014.
- Boer Mauna, Boer, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*, Alumni, Bandung, 2000.
- Briefly, J.L. *The Law of Nations*. New York: Oxford University Press, 1963.
- Gautama, Sudargo, *Hukum Perdata Internasional Indonesia*, Buku I, cet ke-7, Jakarta: Binacipta, 1988.
- Hakim, Chappy, *Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia*, Jakarta: Red & White Publishing, 2012.
- Huda, N. *Ilmu Negara*. Jakarta: Rajagrafindo Persada 2010.
- Ija Suntana, *Politik Hubungan Internasional Islam (Siyasah Dauliyah)*, Bandung: Pustaka Setia, 2015.
- Kelsen, Hans, *General Theory of Law and State*. New York: Russel, 1961.
- Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: P.T. Alumni 2010.
- Kusumaatmadja, Mochtar, *Pengantar Hukum Internasional*, Buku I Bagian Umum, Jakarta, Bina Cipta. 2010.
- KPRI. *Buku Putih Pertahanan*. In R. Ryacudu, *Buku Putih Pertahanan*. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia. 2015.
- Martono, K dkk, *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*, Jakarta: Gramata, 2011.
- Marzuki, Peter Mahmuda, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenda Media Group, Jakarta, 2010.
- Martono, K, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan hukum Angkasa, Hukum laut Internasional*, Mandar Maju, Bandung, 1995.
- Nugroho, Yuwono Agung, *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia* Jakarta: Konggres Kedirgantaraan Nasional II, 2003.
- Oduntan, Gbenga, *Sovereignty and Jurisdiction in Air Space and Outer Space: Legal Criteria for Spatial Delimitation*, Routledge, New York, 2012.
- Parthina, I Wayan, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung, Penerbit Mandar Maju, 2003.
- Supriyadi, Yaddy, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara*, Jakarta: Fordik BPSDMP, 2015.
- Supancana, Ida Bagus Rahmadi, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan*, Jakarta, Penerbit CV Mitra Karya. 2003

### PERUNDANG-UNDANGAN

- Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996 Tentang Pengesahan *Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia And The Government Of The Republic Of Singapore On The Realignment Of The Boundary Between The Singapore Flight Information Region And The Jakarta Flight Information Region* yang ditetapkan pada tanggal 02 Februari 1996.

- Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*flight approval*).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2015 Tentang Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal Luar Negeri Dengan Pesawat Udara Sipil Asing Ke dan Dari Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 No. 3. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4169.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.
- Undang Undang Nomor 20 Tahun 1982 Tentang Pokok Pokok Pertahanan dan Keamanan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1982 Nomor 51. Tambahan Lembaran Negara Nomor 3234.
- Undang-Undang Nomor. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Lembaran Negara No. 1996.
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Pokok-Pokok Agraria (UUPA), Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 No. 104. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 2043.
- Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 No. 177.

## **JOURNAL**

- Abramovitch, Yehuda, "The Maxim Cujus Est Solum, Ejust Ad Coelum Ad Inferos as Applied in Aviation," *McGill Law Journal* 8 April 1961.
- Kuo, Wen Ching dan Kung, Shianng Huei, "Study of The Arrival Scheduling Simulation for The Terminal Control Area at Sung-Shun Airport." *International Journal of Organizational Innovation* 5 Januari 2013.
- Lemhamnas, "Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI," *Jurnal Kajian Lemhamnas RI*, Edisi 16, November 2013.
- Risdiarto, Danang, "Penyidik TNI Angkatan Udara Dalam Kasus Pekanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia (Air Force Investigators in the Event of a Violation of Indonesia's Airspace Jurisdiction by Unscheduled Foreign Aircraft)," *Jurnal Legislasi Indonesia* 14. No. 01 Tahun 2017. 77-79
- Risdiarto, Danang, "Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal Law Enforcement on the Violation of Ondonesia Airspace Jurisdiction by Unscheduled Foreign Aircraft," *Jurnal Media Pembinaan Hukum Nasional* Volume 5, Nomor 1, April 2016.

- Risdiarto, Danang, “Kendala Hukum Penindakan terhadap Pesawat Udara Sipil yang Tidak Berizin yang Memasuki Wilayah Udara Indonesia.” *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol.16, No.3 Tahun 2019.
- Roza, R. “Pengawasan Wilayah Udara Indonesia.” *Jurnal Info Singkat Hubungan Internasional*, Vol. VI, No. 22 Tahun 2014.
- Savitri, Rohannisa Naja Rachma, Prabandari, Adya Paramita. “TNI Angkatan Udara dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia.” *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia* Volume 2, Nomor 2, Tahun 2020).
- Setiani, Baiq, “Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing State Sovereignty over the Airspace Concept and Enforcement Efforts of Sovereignty Violations by Foreign Aircraft.” *Jurnal Konstitusi*, Volume 14, Nomor 3, September 2017.
- Sepriani, “Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia,” *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM* No. 4 Vol. Oktober 2015. 538-565
- Wiradipradja, E. Saefullah, “Wilayah Udara Negara Ditinjau dari Segi Hukum Internasional,” *Indonesia Journal of International Law* Vol. 6 No. 4, 2009. 498-499.
- Wibowo, Dita Anggraini, “Pelanggaran kedaulatan di wilayah udara negara indonesia oleh pesawat sipil asing,” <http://hukum.studentjournal.ub.ac.id>, diakses pada tanggal 6 Maret 2017.
- Yunitasari, Desi, *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan* Volume 2, Nomor 1 April 2020.
- Zulkarnain. Muhammad Fitrah, “Flight Information Region (FIR) dan Dampaknya Terhadap Kedaulatan dan Keamanan Indonesia” *Departemen Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin*. 2018.

## INTERNET/WEBSITE

- Armenia, Resty, “Jokowi Tegaskan Akan Ambil Alih Ruang Udara RI dari Singapura,” CNN Indonesia, 25 Oktober 2015 tersedia di <http://www.cnnindonesia.com/politik/20151124194236-32-93793/jokowi-tegaskan-akan-ambil-alih-ruang-udara-ri-dari-singapura/> diakses pada 23 April 2016
- Alfaris, *Analisis Yuridis Pengawasan dan Pengendalian Wilayah Dirgantara Indonesia*. Makassar: Universitas Hasanuddin 2014
- Anom Prihantoro, “Amerika Serikat akui pesawatnya langgar wilayah udara Indonesia” <http://www.antaranews.com/berita/375950/amerika-serikat-akui-pesawatnya-langgar-wilayahudaraindonesia>, diakses 21 Mei 2013.
- AirNavid. Retrieved from <http://www.airnavindonesia.co.id/id/page/about/type/history> diakses pada 2012.
- Barus, Yan Jefri, “Yurisdiksi Wilayah Udara Suatu Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional,” Skripsi Universitas Sumatera Utara Medan, 2013.  
<http://tni-au.mil.id/pustaka/sukhoi-tni-au-semakin-menggirkan-force-down-tiga-black-flight>

- <http://news.okezone.com/read/2015/11/09/340/1246412/masuk-indonesia-pesawat-asing-dipaksa-mendarat-di-tarakan>
- <http://m.rmol.co/news.php?id=208313> diakses 3 Juli 2015.
- <http://www.beritasatu.com/nasional/223348-panglima-tni-sanksi-pelanggar-wilayah-udara-ri-harusdiperberat.html>.
- Hanafi, I. Kedaulatan Negara Indonesia di Udara. Retrieved from <https://fhukum.unpatti.ac.id/hkm-internasional/357-kedaulatan-negara-indonesia-di-udara> diakses pada tanggal 28 April 2015.
- Jakartagreater. MTA 1 MTA 2 serta DCA Indonesia Singapura. Retrieved from <https://jakartagreater.com/mta-1-mta-2-serta-dca-indonesia-singapura/> diakses pada tanggal 27 November 2017.
- Kusumadewi, Anggi, “Prima Gumilang, Gilang Fauzi, Abraham Utama dan Abi Surwanto, Luhut: Singapura-Malaysia Dukung RI Kendalikan Ruang Udara, CNN Indonesia,” 5 Oktober 2015 tersedia di <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004171137-20-82698/luhutsingapura-malaysia-dukung-ri-kendalikan-ruang-udara/> diakses pada 23 April 2016
- Kusumadewi, A. “Singapura Klarifikasi Ucapan Luhut Soal Kontrol Ruang Udara”. Retrieved Januari 1, 2019, from CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151126112353-20-94188/singapura-klarifikasi-ucapan-luhut-soal-kontrol-ruang-udara> di akses pada 26 November 2015.
- Khoiriyah, “Upaya Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna Oleh Indonesia Dari Singapura.” Skripsi Universitas Jember 2016.
- Kase, Dhesy, “Kedaulatan Di Ruang Udara,” <http://dhesykase.blogspot.com/kedaulatan-di-ruang-udara>, diakses pada tanggal 20 April 2017.
- Likadja, Frans, “Masalah Lintas di Ruang Udara, Mandar Maju, Bandung, 1987, hlm. 30, Lihat juga Priyatna Abdurrasyid, “Prinsip-Prinsip Hukum Angkasa Hukum Udara dan Ruang Angkasa,” makalah pada penataran hukum udara dan ruang angkasa, FH Universitas Padjadjaran, Bandung 5-17 September 1994.
- Malaysia minta maaf helicopter mendarat di perairan Indonesia”, <http://news.liputan6.com/read/2262638/malaysia-minta-maaf-helikopter-mendarat-di-perbatasan-indonesia>, diakses 3 Juli 2015
- Martono, HK, 2011, “Tanggung jawab perusahaan Penerbangan terhadap Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Internasional”, makalah pada Seminar Nasional Menggugat Pertanggungjawaban Hukum atas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Internasional yang diselenggarakan oleh Bagian Hukum Internasional FH Universitas diponegoro, Semarang, 19 Mei 2011.
- Pelanggaran Wilayah Udara, “Regulasi Belum Tegas, Penegakan Hukum Tidak Tuntas,” diakses dari <http://tni-au.mil.id/berita/pelanggaran-wilayah-udara-regulasi-belum-tegas-penegakkan-hukum-tidak-tuntas>, pada tanggal 29 Juli 2017.
- Priyono, I. “Analisis Peluang dan Tantangan Indonesia Dalam Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Udara Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Di Atas Kepulauan Riau.” Skripsi Universitas Hasanuddin 2016.

- Putra, Rizky Dwi, “Kajian Hukum Terkait Pengelolaan Flight Information Region Kepulauan Natuna Oleh Singapura Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia,” Skripsi Universitas Sumatera Utara, 2020.
- Pura, Angkasa, “Tingkatkan Efektivitas dan Efisiensi Operasional Serta Layanan, Angkasa Pura Airports Resmikan Airport Operation Control Center (AOCC) Pertama di Indonesia.” 2 Maret 2018 [berita online] tersedia di <https://ap1.co.id/id/information/news/detail/tingkatkan-efektias-dan-efisiensi-operasional-serta-layanan-angkasa-pura-airports-resmikan-airport-operation-control-center-aocc-pertama-di-indonesia> diakses pada 15 Agustus 2019
- Rezi, Dian Havisha, “Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Internasional dan Hukum Nasional.” Thesis Universitas Andalas, 2018.
- Robi Purwanto, Robi, “Efektivitas Tindakan Forcedown Terhadap Black Flight Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia.” Skripsi Universitas Hasanuddin. Makassar 2017.
- Roza, R. *Pengawasan Wilayah Udara Indonesia, Info Singkat Hubungan Internasional*. Vol. VI, No 22/II/p3DI/November/2014.
- Ratya, M. P. Retrieved from <http://news.detik.com/berita/3013192/jokowikumpulkanmenteri-bahas-ruang-udara-indonesia-yang-dikuasai-singapura> diakses pada 18 April 2017
- Silmi, *Menetapkan Batas Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*. Retrieved Maret 5, 2019, from [https://www.academia.edu/33328251/MENETAPKAN\\_BATAS\\_KEDAULATAN\\_WILAYAH\\_UDARA\\_INDONESIA\\_KEDAULATAN\\_WILAYAH\\_INDONESIA](https://www.academia.edu/33328251/MENETAPKAN_BATAS_KEDAULATAN_WILAYAH_UDARA_INDONESIA_KEDAULATAN_WILAYAH_INDONESIA).
- Saptian, “Akibat Hukum Dari Perjanjian Antara Indonesia Dengan Singapura Tentang FIR Di Wilayah Udara Kepulauan Natuna.” Skripsi Universitas Pasundan 2017.
- Suyanto, Eddy, “Pengaturan penggunaan ruang Udara (suatu tanggung jawab negara Terhadap Kemanaan dan Keselamatan penerbangan)”, *makalah pada Seminar Nasional Menggugat Pertanggungjawaban Hukum atas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Internasional* yang diselenggarakan oleh Bagian Hukum Internasional FH Universitas diponegoro, Semarang, 19 Mei 2011.
- Wiradipradja E. Saefullah. “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.
- Yasidi Hambali, Yasidi, “Aspek-Aspek Hukum dari Penataan dan pengawasan Wilayah Udara Nasional,” *makalah pada penataran hukum udara dan ruang angkasa*, FH Universitas Padjadjaran, Bandung 5-17 September 1994.
- Yori, B. *Perjanjian Fir dan Mta Indonesia-Singapura*. Retrieved from Permana: <http://www.gg-permana.cf/2017/11/perjanjian-fir-dan-mta-indonesia.html> diakses pada tanggal 10 November 2017
- <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181211175353-20-352864/dua-faktor-ruang-udara-kepri-harus-direbut-dari-singapura/> diakses tanggal 1 November 2019
- Yohana, “Perjanjian Indonesia Malaysia Untuk Ruang Udara Kedaulatan RI di atas Kepulauan Natuna.” Retrieved Desember 3, 2018, from Indonesian News.com:

<https://indonesiannews.co/2018/06/01/perjanjianindonesia-malaysia-untuk-ruang-udara-kedaulatan-ridiatas-kepulauan-natuna/>

Zuraida, E. “Tinjauan Yuridis Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Pada FIR Singapura di Atas wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Perjanjian Antara Indonesia Singapura Tahun 1995.” Skripsi Universitas Indonesia 2012.