
PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP PELANGGARAN PESAWAT SIPIL ASING DIWILAYAH UDARA NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA

Erwin Dwiyanto¹, Ramlani Lina Sinaulan², Hedwig Adianto Mau³

Universitas Jayabaya, Jakarta

Email: erwindwiyanto66@gmail.com¹, dr.ramlanisinaulan@gmail.com²,

hedwig.adianto.mau@gmail.com³

Abstract

National air space is one of the natural resources found in the air, and is also a national territory as a container or space/media, where the Unitary State of the Republic of Indonesia (NKRI) exercises its sovereignty, sovereign rights and jurisdiction. Indonesia, as a sovereign country, has complete and exclusive sovereignty over the air space over the territory of the Republic of Indonesia, in accordance with the provisions of the 1944 Chicago convention concerning Indonesian Civil Aviation. Violations of air sovereignty occur due to the lack of radars belonging to the Indonesian Air Force under the National Defense Command to protect Indonesian airspace, and the tough task of the Ministry of Foreign Affairs to build the trust of neighboring countries amidst the dynamics of the South China Sea territorial conflict if the government establishes an Indonesian ADIZ. Enforcement of sovereignty over national airspace, includes law enforcement against violations of Indonesian sovereign airspace and violations of prohibited airspace, both national and foreign airspace, as stipulated in Article 2 paragraph (2) of Law no. 15 of 1992 concerning Aviation, and Government Regulation no. 3 of 2001 concerning Aviation Security and Safety. Government Regulation no. 3 of 2001 concerning Aviation Security and Safety. The results that can be drawn from this paper show that there are gaps and gaps in the law in determining fines, administrative sanctions and criminal sanctions. So that law enforcement for criminal and administrative sanctions for foreign civil aircraft entering Indonesia must be carried out as optimally as possible while still paying attention to the 1944 Chicago Convention.

Keywords : *Enforcement, Criminal Law, Violations, Foreign Civil Aircraft, Airspace, Republic of Indonesia.*

Abstrak

Ruang udara nasional merupakan salah satu sumber daya alam yang terdapat di udara, dan sekaligus merupakan wilayah nasional sebagai wadah atau ruang/media, tempat Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) melaksanakan kedaulatan, hak berdaulat dan yurisdiksinya. Indonesia sebagai negara berdaulat, memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayah NKRI, sesuai dengan ketentuan dalam konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Indonesia. Pelanggaran kedaulatan udara terjadi karena, kurangnya jumlah radar milik TNI AU dibawah Kohanudnas dalam melindungi wilayah udara Indonesia, dan tugas berat Kementerian Luar Negeri untuk membangun kepercayaan negara tetangga ditengah dinamika konflik teritorial Laut China Selatan apabila pemerintah menetapkan ADIZ Indonesia. Penegakan kedaulatan atas wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Indonesia dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik kawasan udara nasional maupun asing, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 2 ayat (2) UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, dan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Hasil yang dapat ditarik benang merah dalam penulisan ini menunjukkan bahwa ada celah dan kekosongan hukum dalam penetapan denda sanksi administratif, dan sanksi pidana. Sehingga penegakan hukum untuk sanksi pidana dan administratif bagi pesawat sipil asing yang masuk

ke Indonesia harus dilaksanakan seoptimal mungkin dengan tetap memperhatikan konvensi Chicago 1944.

Kata Kunci: Penegakan, Hukum Pidana, Pelanggaran, Pesawat Sipil Asing, Di wilayah Udara, Republik Indonesia.

Corresponding Author; Erwin Dwiyanto
E-mail: erwindwiyanto66@gmail.com



Pendahuluan

Ruang udara nasional merupakan salah satu sumber daya alam yang terdapat di udara, dan sekaligus merupakan wilayah nasional sebagai wadah atau ruang/media, tempat Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) melaksanakan kedaulatan, hak berdaulat dan yuridiksinya (Darwis, 2018). Indonesia sebagai negara berdaulat, memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayah NKRI, sesuai dengan ketentuan dalam konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Indonesia (Setiani, 2017). Kedaulatan negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Negara yang berdaulat diartikan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas – luasnya baik ke dalam maupun ke luar. Disebutkan bahwa : “Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah negara pantai (*coastal state*) yang komponen wilayah nasionalnya terdiri atas daratan, lautan, (perairan) dan ruang udara (*air space*). Batas wilayah udara terbagi menjadi dua yaitu batas wilayah udara secara horizontal dan batas wilayah udara secara vertikal. Kedaulatan Republik Indonesia secara vertikal tergantung pada kemampuan Indonesia mempertahankan kedaulatan di udara” (Hadiwijoyo, 1919).

Kedaulatan Negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Negara yang berdaulat diartikan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas – luasnya baik ke dalam maupun ke luar. Wilayah kedaulatan negara mencakup pula ruang udara di atas wilayahnya. Ditegaskan dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi “*The Contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*” (Pengakuan atas kedaulatan negara yang mutlak dan penuh tersebut berlaku bagi seluruh negara, meskipun negara yang bersangkutan bukan anggota konvensi) (Pramono, 2011).

Kedaulatan yang dimiliki oleh negara terkandung hal-hal yang berhubungan dengan kedaulatan dan tanggung jawab negara terhadap wilayahnya, sebagai negara yang berdaulat Indonesia dapat mengatur wilayah darat, laut maupun udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan, maupun kegiatan sosial lainnya. Setiap negara mempunyai standar penjagaan ruang udara wilayahnya secara ketat. Ruang udara nasional suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing baik sipil maupun militer dan hanya dengan izin dari negara kolong terlebih dahulu baik melalui perjanjian bilateral maupun multilateral, maka ruang udara nasional dapat dimasuki atau dilalui pesawat udara asing.

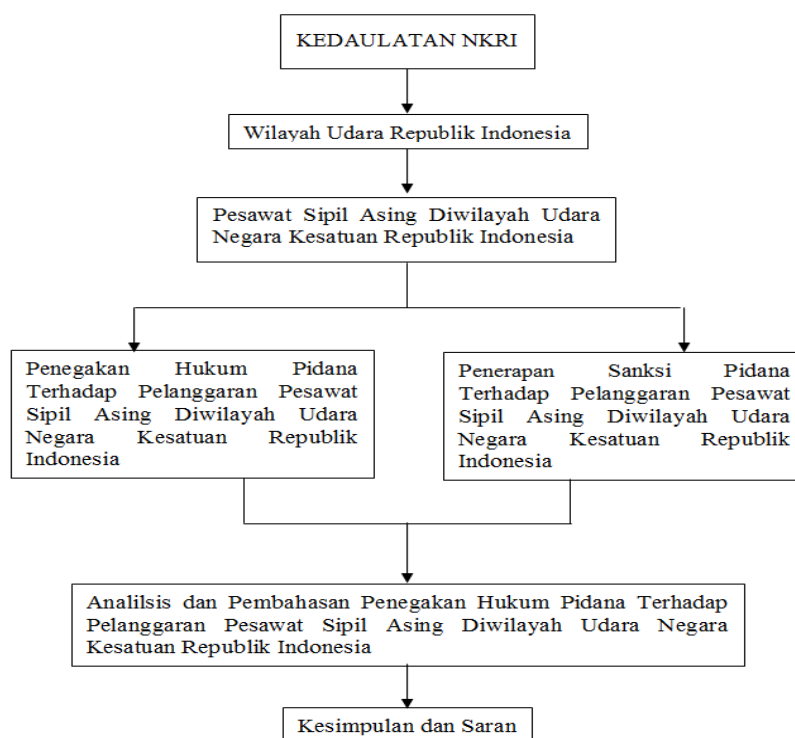
Bentuk penegakan kedaulatan atas wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Indonesia dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik kawasan udara nasional maupun asing, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 2 ayat (2) UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, dan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. (Suhartono, Dwiyanto, & Deni,

2019), menyebutkan “kedaulatan negara di wilayah udara berdasarkan Konvensi Chicago 1944 tentang *International Civil Aviation* adalah bersifat “*Complete*” dan “*Exclusive*”. Namun ada fenomena yang muncul dalam pelaksanaan konsep kedaulatan di wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, dimana ada sebagian wilayah udara Indonesia yaitu diatas kepulauan Riau dan Natuna yang ruang udaranya dalam pengaturan pelayanan navigasi penerbangan *Flight Information Region (FIR)* Singapura, yang tentunya berpengaruh terhadap kedaulatan negara Indonesia yang penuh dan eksklusif atas ruang udara tersebut”.

(Yunitasari, 2020), “pengakuan dunia terhadap wilayah udara sebagai bagian dari kedaulatan negara memberikan legitimasi yang kuat bagi Indonesia sebagai suatu negara yang luas. Namun kondisi ini dapat berubah manakala Indonesia tidak mampu menguasai wilayah kedirgantaraannya sebagai penopang ekonomi dan pertahanan nasional. Ditambah dengan masalah pelanggaran batas kedaulatan yang sering dilakukan oleh pesawat militer negara asing”. Kemudian (Razqi, 2021), bahwa “udara merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari suatu negara, namun kedaulatan Indonesia akan wilayah udara masih marak dilanggar oleh pesawat udara asing. *Air Defence Identification Zone (ADIZ)* merupakan zona identifikasi pesawat udara asing sebelum memasuki wilayah udara. Ada celah dan kekosongan hukum dalam penetapan denda sanksi administratif, kurangnya jumlah radar milik TNI AU dibawah Kohanudnas dalam melindungi wilayah udara Indonesia, dan tugas berat Kementerian Luar Negeri untuk membangun kepercayaan negara tetangga ditengah dinamika konflik teritorial Laut China Selatan apabila pemerintah menetapkan ADIZ Indonesia”. Terhadap penelitian-penelitian tersebut di atas, peneliti mencermati bahwa dari substansi yang dibahas pada masing-masing penelitian, terdapat kesamaan dan perbedaan dalam hal pembahasan terkait dengan “penegakan hukum diwilayah udara kesatuan republik indonesia terhadap pelanggaran oleh pesawat sipil asing”.

Negara Indonesia merupakan negara yang memiliki banyak kepulauan dan wilayah laut, darat dan udara yang begitu luas, berdasarkan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menjelaskan Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. dan atas dasar itu Indonesia berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menjelaskan 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. Dan oleh sebab itu Indonesia berhak menetapkan wilayah udara terbatas dan wilayah udara terlarang yang tidak boleh dilalui pesawat terbang manapun.

John Cobb Cooper mengidentifikasi empat prinsip dasar (*basic principles*) yang menjadi pedoman dalam Hukum Udara Internasional yaitu: a) *Territorial Sovereignty*; b) *National Airspace*; c) *Freedom of the Seas* dan d) *National Aircraft*. *Territorial Sovereignty* berhubungan dengan kedaulatan setiap negara yang mempunyai hak unilateral dan mutlak untuk mengizinkan atau menolak setiap segala sesuatu yang masuk kewilayah yang diakui sebagai teritorialnya dan hak yang sama untuk mengontrol semua pergerakan yang ada dalam wilayah tersebut. *National Airspace* berkaitan dengan teritorial negara berdaulat yang berdemensi tiga, termasuk di dalamnya ruang udara teritorial di atas daratan nasional dan perairan teritorial serta perairan pedalaman negara tersebut. Adapun *Freedom of the Sea* merupakan prinsip yang berkaitan dengan navigasi di permukaan laut lepas dan penerbangan diatas laut lepas yang bebas bagi semua negara.



Gambar 1. Model Kerangka Konsep Penelitian

Negara merupakan subjek hukum yang terpenting dibanding dengan subjek-subjek hukum internasional lainnya. Pasal 1 konvensi Montevideo 27 December 1933 mengenai hak dan kewajiban Negara menyebutkan bahwa Negara sebagai subjek dalam hukum internasional harus memiliki empat unsur yaitu : penduduk yang tetap, wilayah tertentu, pemerintahan yang berdaulat dan kapasitas untuk berhubungan dengan Negara lain (Sinaga, 2013).

Negara merupakan subjek Hukum Internasional yang terpenting (*par Excellence*) dibanding dengan subjek-subjek hukum internasional lainnya, sebagai subjek hukum internasional Negara memiliki hak dan kewajiban menurut hukum internasional. Negara adalah organisasi kekuasaan yang diciptakan oleh kelompok manusia yang disebut bangsa sedangkan menurut Logeman Negara adalah organisasi kekuasaan yang menyatukan kelompok manusia yang disebut bangsa (Sinaga, 2013).

Negara dikatakan berdaulat atau *sovereign* karena kedaulatan merupakan suatu sifat dari atau ciri hakiki dari pada Negara, bila dikatakan bahwa Negara itu berdaulat dimaksudkan bahwa Negara itu mempunyai kekuasaan yang tertinggi, Negara berdaulat berarti bahwa Negara itu tidak mengakui suatu kesatuan yang lebih tinggi dari pada kekuasaannya sendiri dengan perkataan lain Negara memiliki monopoli dari pada kekuasaan (Ridho, 2017). Suatu sifat khas dari pada organisasi masyarakat dan kenegaraan dewasa ini yang tidak lagi membenarkan orang perseorangan mengambil tindakan-tindakan sendiri apabila ia dirugikan, walaupun demikian kekuasaan tertinggi ini mempunyai batas batasnya. Ruang berlaku kekuasaan tertinggi ini dibatasi oleh batas-batas wilayah Negara itu artinya suatu Negara hanya memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas-batas wilayahnya.

Pengertian penegakan hukum dapat juga diartikan penyelenggaraan hukum oleh petugas penegak hukum dan oleh setiap orang yang mempunyai kepentingan sesuai dengan kewenangannya masing-masing menurut aturan hukum yang berlaku. Penegakan hukum pidana merupakan satu kesatuan proses diawali dengan penyidikan, penangkapan, penahanan, peradilan terdakwa dan diakhiri dengan pemasyarakatan terpidana (Husen, 1990).

Menurut Soerjono Soekanto, mengatakan bahwa penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir. Untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup (Taneko & Soekanto, 1983). Penegakan hukum pidana adalah penerapan hukum pidana secara konkrit oleh aparat penegak hukum. Dengan kata lain, penegakan hukum pidana merupakan pelaksanaan dari peraturan-peraturan pidana. Dengan demikian, penegakan hukum merupakan suatu sistem yang menyangkut penyesuaian antara nilai dengan kaidah serta perilaku nyata manusia. Kaidah-kaidah tersebut kemudian menjadi pedoman atau patokan bagi perilaku atau tindakan yang dianggap pantas atau seharusnya. Perilaku atau sikap tindak itu bertujuan untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian. Menurut Moeljatno menguraikan berdasarkan dari pengertian istilah hukum pidana yang mengatakan bahwa penegakan hukum adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu Negara yang mengadakan unsur-unsur dan aturan-aturan, yaitu (Moeljatno, 1993):

- a. Menentukan perbuatan-perbuatan yang tidak boleh dilakukan dengan disertai ancaman atau sanksi berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.
- b. Menentukan dan dalam hal apa kepada mereka yang melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
- c. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila orang yang disangkakan telah melanggar larangan tersebut.

Metode Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Metode Yuridis Normatif, yaitu suatu penelitian yang memalukan pendekatan pada peraturan perundangan-undangan untuk mengkaji permasalahan dengan menemukan peraturan hukumnya dengan bertujuan untuk asas dan teori hukum yang kemudian diterapkan dalam praktek untuk menemukan dan mendapatkan asas-asas yuridis berupa aturan-aturan yang berasal dari hukum-hukum dan diterapkan pada masalah yang timbul di masyarakat (Marzuki, 2011). Pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) digunakan dalam penelitian ini. Pendekatan tersebut digunakan guna mengkaji lebih lanjut mengenai dasar hukum *legal issue* yang akan diteliti. Pendekatan dimaksud juga dianggap tepat untuk digunakan menelaah semua peraturan perundang-undangan yang bersangkutan paut dengan permasalahan yang sedang dihadapi.

Dalam penelitian ilmu hukum yuridis normatif, sumber utamanya adalah bahan hukum bukan data atau fakta sosial karena dalam penelitian ilmu hukum yang dikaji adalah bahan hukum yang berisi aturan-aturan yang bersifat kepastiaan (Sunggono, 2006). Dalam rangka memperoleh hasil analisis dalam penelitian ini, maka peneliti menggunakan metode interpretasi hukum secara sistematis yaitu metode yang menafsirkan undang-undang sebagai bagian dari keseluruhan sistem perundang-undangan tersebut, dapat ditafsirkan seakan-akan berdiri sendiri, tetapi harus selalu dipahami dalam kaitannya dengan jenis peraturan yang lainnya (Rifai, 2010).

Analisis data yang sesuai dengan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan deskriptif analisis adalah dengan menggunakan pendekatan secara kualitatif, yaitu analisis data yang mengungkapkan dan mengambil kebenaran yang diperoleh dari kepastiaan yaitu dengan menggabungkan antara peraturan-peraturan, buku-buku ilmiah yang ada hubungannya dengan judul. Kemudian dianalisis secara kualitatif sehingga mendapat suatu pemecahan, sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan.

Hasil dan Pembahasan

Tindak pidana penerbangan di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Dapar, 2021). Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 terdapat berbagai ketentuan pidana pelanggaran ataupun kejahatan pidana penerbangan yang berlaku. Ketentuan pidana tersebut meliputi pelanggaran wilayah udara, produksi pesawat udara, pendaftaran pesawat udara, perubahan tanda pendaftaran, pengoperasian pesawat udara, sertifikat operator pesawat udara untuk angkutan udara niaga, sertifikat operator pesawat udara bukan niaga, larangan perawatan pesawat udara, larangan pendaratan, larangan terbang di luar jalur, tindak pidana selama penerbangan, lisensi dan sertifikat kompetensi, pengoperasian pesawat udara asing, pesawat udara asing tidak memenuhi kelaikudaraan, angkutan udara niaga tanpa izin Menteri Perhubungan, izin angkutan udara tidak berjadwal, persetujuan terbang tidak berjadwal luar negeri, transportasi barang khusus dan/atau berbahaya, penggunaan frekuensi radio, izin masuk daerah terbatas, dan informasi palsu.

Mengenai pelanggaran penerbangan pada suatu wilayah udara diatur dalam Pasal 401 dan Pasal 402 Undang-Undang Penerbangan. Menurut Pasal 401 Undang-Undang Penerbangan bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang dipidana dengan pidana penjara paling lama delapan tahun dan denda paling banyak lima ratus juta rupiah. Lalu pada Pasal 402 Undang-Undang Penerbangan bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara yang hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara dipidana dengan pidana penjara paling lama delapan tahun dan denda paling banyak lima ratus juta rupiah.

Secara historis, zona larangan terbang telah diatur dalam Pasal 3 Konvensi Paris 1919 yang kemudian diubah dengan protokol yang ditandatangani tanggal 15 Juni 1929. Perubahan tersebut antara lain memberi kekuasaan kepada negara berdaulat untuk mengizinkan pesawat udara sipil nasional terbang di zona larangan terbang dalam hal sangat penting dan darurat. Demikian pula dikatakan dalam masa damai negara tersebut berhak untuk menetapkan zona larangan terbang seluruh atau sebagian wilayahnya. Semua bentuk penerbangan dilarang terbang di zona larangan terbang. Bilamana hal ini dilakukan juga harus memberi tahu CINA dan negara anggota Konvensi Paris 1919 lainnya. Menurut Pasal 4 Konvensi Paris 1919, dalam hal terdapat pesawat udara sipil asing berada di zona larangan terbang, begitu sadar posisinya berada di zona larangan terbang, segera mengirim tanda bahaya (*distress*) sebagaimana diatur dalam Pasal 17 Annex D dan segera mendarat di bandar udara terdekat di luar zona larangan terbang tempat pesawat udara tersebut terbang.

Sebenarnya larangan atas pertimbangan keselamatan dan keamanan tidak semata-mata terhadap perusahaan penerbangan asing, tetapi juga terhadap perusahaan penerbangan nasional. Amerika Serikat mengeluarkan *Emergency Airworthiness Directive* (EAD) yang melarang pengoperasian semua pesawat udara DC-10 setelah sayap DC-10 nomor penerbangan 191 milik *American Airlines* patah di Bandar Udara Internasional O'Hare di Chicago pada 25 Mei 1979 sesaat tinggal landas. Tidak hanya penerbangan dalam negeri yang menggunakan pesawat udara jenis DC-10 yang dilarang, tetapi semua penerbangan asing yang menggunakan pesawat udara jenis DC-10, termasuk Garuda Indonesia ditolak oleh Hong Kong sebelum diadakan inspeksi sesuai dengan EAD yang dikeluarkan oleh FAA.

Bagi Pesawat asing yang hendak melintasi wilayah udara Indonesia sebagaimana telah ditentukan oleh Rute berdasarkan kesepakatan Internasional harus melengkapi beberapa persyaratan, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 7 Ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 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 yang menyatakan: kegiatan angkutan udara bukan niaga dan niaga tidak berjadwal luar negeri dengan pesawat udara sipil asing wajib mendapatkan izin terbang/*flight clearance*. Lebih lanjut dijelaskan di dalam Pasal 7 Ayat 2 izin penerbangan/*flight clearance* sebagaimana dimaksud pada Ayat 1 meliputi: 1). Diplomatic clearance dari Kementerian Luar Negeri; 2). Security clearance dari Markas Besar Tentara Nasional Indonesia; dan 3). Flight approval dari Kementerian Perhubungan

Sanksi yang diberikan kepada pelaku pelanggaran wilayah udara mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Pasal 10 Ayat 2 yang menyatakan: “Pesawat Udara Sipil Asing tidak berjadwal yang terbang dan dari atau melalui wilayah udara harus memiliki izin diplomatik (*diplomatic clearance*), izin keamanan (*Security Clearance*) dan persetujuan terbang (*Flight approval*) dan mengenai sanksinya dijelaskan dalam Pasal 11 Ayat 1 yang menyatakan: setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 Ayat 2 dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif paling banyak sebesar Rp. 5.000.000.000. sanksi yang diberikan hanya sebatas sanksi administrasi”.

Pesawat jet Gulfstream IV dengan nomor HZ-103 milik Arab Saudi yang dipaksa TNI AU mendarat di bandara El Tari Kupang akhirnya diizinkan melanjutkan penerbangan ke Australia. Pesawat tersebut didenda Rp. 60.000.000 sebelum dilepas. Setelah ditahan sekitar delapan jam di bandara El Tari Kupang Nusa Tenggara Timur dan membayar denda, pesawat jenis Gulfstream IV dengan nomor penerbangan HZ-03 milik Arab Saudi diizinkan melanjutkan penerbangan ke Australia pada Senin dini hari. Menurut Sigit, pesawat tersebut dilepas setelah kedutaan Besar Arab Saudi di Jakarta melengkapi dokumen surat izin terbang (*flight clearance*) di wilayah Indonesia dan membayar denda.

Pesawat udara jenis Boeing 737-300, registrasi AP-BEH, milik perusahaan penerbangan *Pakistan Internasional Airlines* (PIA) dalam penerbangannya dari Timor Leste ke Pakistan yang akan transit ke Malaysia, pada hari Senin 7 Maret 2011 dikejar dan dipaksa mendarat oleh dua pesawat udara Jet Sukhoi Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI-AU). Pesawat udara yang dikemudikan oleh Kapten Tariq Khalil Ur Rechman Awan dengan 5 awak pesawat udara beserta 49 penumpang anggota kepolisian tersebut tidak mempunyai *diplomatic clearance* yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri, *security clearance* yang dikeluarkan oleh Kementerian Pertahanan dan persetujuan terbang *flight approval* yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Pesawat udara hanya mempunyai izin terbang di langit Timor Leste, Malaysia, Siangpura dan Pakistan, karena itu sesuai dengan prosedur dan perintah Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas), dipaksa mendarat oleh perintah Komandan Lapangan Udara (Danlanud) Sultan Hasanuddin di Makassar. Pesawat udara Boeing 737-300 milik *Pakistan Internasional Airlines* yang dipaksa mendarat oleh Sukhoi TNI-AU dilepaskan setelah membayar Rp.120.000.000.

Sanksi pidana pelanggaran wilayah udara diatur di dalam Pasal 401 dijelaskan setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara di Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang dipidana dengan penjara paling lama delapan tahun dan denda paling banyak Rp.500.000.000,00. Lebih lanjut dalam Pasal 402 dijelaskan orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara yang hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara dapat dipidana dengan penjara paling lama delapan tahun dan denda paling banyak Rp.500.000.000.00. Sedangkan dalam kasus Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines hanya melanggar perizinan masuk wilayah udara Indonesia, maka pasal tersebut tidak dapat diterapkan dalam kasus tersebut.

Melihat kronologi dari kasus Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines, dilihat secara hukum positif di Indonesia terdapat beberapa ketentuan pidana yang dilanggar oleh maskapai

tersebut, akan tetapi perlu didudukan terlebih dahulu mengenai unsur-unsur dari suatu tindak pidana, sebagaimana unsur dari tindak pidana. M.Sudradjat Bassat menjelaskan bahwa suatu perbuatan akan dapat dijadikan suatu tindak pidana, apabila perbuatan itu mengandung unsur-unsur yaitu:

1. Melawan hukum
2. Merugikan masyarakat
3. Dilarang oleh aturan pidana
4. Pelakunya diancam dengan pidana

Menurut Simons unsur-unsur tindak pidana adalah sebagai berikut:

1. Perbuatan tersebut merupakan suatu perbuatan manusia (*menselijk handelingen*)
2. Perbuatan tersebut dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang.
3. Perbuatan itu harus dilakukan oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan, artinnya dapat dipersalahkan karena melakukan perbuatan tersebut.

Melihat dari perbuatan pidana yang diduga dilakukan oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines salah satunya adalah menyampaikan izin palsu kepada ATC. Atas perbuatan tersebut dapat melihat ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 263 Ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang menyatakan: barang siapa yang membuat surat palsu atau memalsukan surat yang dapat menimbulkan sesuatu hak, perikatan atau pembebasan hutang, atau yang diperuntukkan sebagai bukti daripada sesuatu hal dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai surat tersebut seolah-olah isinya benar dan tidak palsu, diancam jika pemakaian tersebut menimbulkan kerugian karena pemalsuan surat dengan pidana penjara paling lama enam tahun.

Tingginya peluang tindakan pelanggaran wilayah merupakan konsekuensi Indonesia yang memiliki wilayah yang sangat luas dan terbuka serta posisi Indonesia pada perlintasan transportasi dunia yang padat, baik transportasi maritim maupun dirgantara. Akibat dari adanya ancaman nyata tersebut terhadap pertahanan dan keamanan negara Republik Indonesia, maka diperlukan suatu upaya untuk mencegah atau menindaklanjuti pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing agar tidak terjadinya suatu hal yang tidak diinginkan yang dapat membahayakan pertahanan dan keamanan Indonesia.

Tindakan dalam hal yurisdiksi kriminal yang dimaksud sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Undang-Undang Penerbangan dan Pasal 31 hingga Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, yang juga mengadopsi ketentuan di Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 mengenai prosedur tindakan bagi pesawat asing yang melakukan pelanggaran kedaulatan khususnya *black flight* antara lain sebagai berikut:

1. Tindakan Peringatan. Terhadap pesawat asing yang melakukan tindakan *black flight*, pertama dilakukan terlebih dahulu peringatan yang ditujukan bagi pesawat asing yang melakukan pelanggaran.
2. Tindakan melakukan membayang-bayangi (*shadowing*) terhadap pesawat asing yang melanggar kedaulatan wilayah udara. Tindakan membayang-bayangi ini dilakukan apabila pesawat asing terindikasi akan melakukan aktivitas yang mencurigakan di atas wilayah yurisdiksi dengan melampaui jalur yang sudah menyimpang. Tindakan membayang-bayangi ini dilakukan dengan menggunakan pesawat udara TNI-AU, disertai tindakan yang dilakukan dengan cara pengidentifikasian secara visual;
3. Selanjutnya pesawat tempur TNI-AU melakukan tindakan berupa menghalau pesawat asing tersebut agar segera keluar dan segera pergi meninggalkan wilayah udara Indonesia.
4. Tindakan pemaksaan untuk melakukan pendaratan (*force down*), pendaratan secara paksa dilakukan tepatnya kawasan yang menjangkau pangkalan udara atau bandar udara terdekat.
5. Tindakan Penghancuran (*Destruction*) apabila memang pesawat asing tersebut menolak untuk mematuhi peringatan dan arahan dari aparat yang berwenang mewakili negara

yang dilanggar dalam hal ini TNI-AU.

6. Tindakan Nota Protes Diplomatik. Nota protes diplomatik yang dimaksud dalam hal ini wujudnya berupa surat yang ditujukan kepada Negara yang melanggar oleh pemerintah Indonesia, yang pada intinya secara resmi menyampaikan atau memberitahukan adanya bentuk pelanggaran yang telah dilakukan oleh Negara terkait pesawat asing berbendera Negara tersebut. Cara ini dinilai lebih ampuh karena hal ini dinilai sebagai sanksi dan sekaligus menjatuhkan kredibilitas bagi Negara bendera pesawat akibat melakukan pelanggaran hukum berupa *black flight*.

Negara Indonesia, dalam menjalankan yurisdiksi kriminal di ruang udara wilayahnya terhadap pesawat asing yang melakukan pelanggaran *black flight* tentu saja tidak mengabaikan aturan dalam Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944, mengenai kewajiban dengan memperhatikan prinsip mengutamakan keselamatan penumpang sipil di dalam pesawat yang bersangkutan, selain itu pula tetap harus memperhatikan awak pesawat dan barang angkutan yang berada di dalam pesawat tersebut. Sehingga segala tindakan yang dilakukan Negara Indonesia terhadap pesawat asing sebisa mungkin tidak akan menimbulkan sesuatu yang membahayakan khususnya jiwa manusia baik awak pesawat maupun penumpang pesawat itu sendiri.

Kesimpulan

- 1) Pengaturan hukum penerbangan di Wilayah Udara Kedaulatan Republik Indonesia mengacu kepada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan serta beberapa aturan pelaksana lainnya seperti: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 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 dan Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik. Akan tetapi di dalam peraturan perundang-undangan tersebut tidak memaparkan dengan jelas tindak pidana atas pelanggaran wilayah udara di luar dari wilayah udara terlarang dan wilayah udara terbatas, pelanggaran wilayah udara lebih sering dikenakan sanksi administrasi saja. Karena tidak adanya bunyi pasal yang dengan jelas menyatakan bahwa melanggar wilayah udara dapat dipidana.
- 2) Bentuk sanksi pidana atas pelanggaran pesawat asing di Wilayah Republik Indonesia yang membahayakan keamanan dan keselamatan berupa pidana pokok penjara dan denda yang dijelaskan Pasal 411 Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (limaratus juta rupiah), Pasal 418 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan: setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri tanpa persetujuan terbang dari menteri dipidana dengan pidana paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp.200.000.000. Serta Pasal 437 Angka 1 bahwa: Setiap orang menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun. Jadi, Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 411 dan Pasal 344 huruf e Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, karena tidak memiliki *flight clearance* sebagai dokumen yang berfungsi untuk menjamin keamanan dan keselamatan dan menyampaikan dokumen *flight clearance* palsu.
- 3) Dampak hukum atas pelanggaran wilayah udara Indonesia terhadap Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia akan dikenakan sanksi berupa sanksi pidana dan sanksi administrasi, sedangkan dampaknya bagi Indonesia adalah terancamnya keamanan dan keselamatan negara, karena akan memungkinkan terjadinya berbagai macam bentuk ancaman seperti: Penetrasi dan infiltrasi penerbangan gelap, Penyimpangan sengaja penerbangan komersial, Infiltrasi terorisme/bajak udara, Gangguan dan penyadapan elektronika, Penetrasi satuan

udara asing untuk suatu pemaksaan kehendak/intimidasi, Pelanggaran terhadap kawasan udara ADIZ, *prohibited, restricted and danger area*, serta penempatan satelit mata-mata pada lintasan GSO (*Geo Stationary Object*), Penggunaan media udara untuk kepentingan informasi secara ilegal, Penetrasi radar tiga dimensi (OTH) pihak asing, Lintas terbang oleh satuan udara asing tanpa izin negara, Penggunaan udara untuk kepentingan eksplorasi dan litbang oleh negara asing tanpa izin.

Daftar Pustaka

- Dapar, Smeilyn. (2021). Pemberlakuan Ketentuan Pidana Dalam Mengoperasikan Bandar Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *Lex Crimen*, 10(4).
- Darwis, Nurlely. (2018). Wibawa Negara Kesatuan R. I Atas Kedaulatan Negara Wilayah Udara. *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara*, 5(1).
- Hadiwijoyo, Suryo Sakti. (1919). *Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional*. -.
- Husen, Harun M. (1990). Kejahatan dan Penegakan Hukum Di Indonesia. *Rineka Cipta, Jakarta*.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2011). Penelitian Hukum, Edisi Pertama, Cet. VII, *Kencana Prenada (Jakarta, Media Group, 2011)*.
- Moeljatno, Asas asas Hukum Pidana. (1993). Jakarta: Rineka Cipta. *Cetakan Kelima*.
- Pramono, Agus. (2011). *Dasar-dasar hukum udara dan ruang angkasa*. Ghalia Indonesia.
- Razqi, Afrizal. (2021). AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE: UPAYA MENJAGA KEDAULATAN WILAYAH UDARA INDONESIA. *Media Keadilan: Jurnal Ilmu Hukum*, 12(1), 76–95.
- Ridho, Mohamad Faisal. (2017). Kedaulatan Rakyat Sebagai Perwujudan Demokrasi Indonesia. *Buletin Hukum Dan Keadilan*, 1(8e).
- Rifai, Achmad. (2010). *Penemuan hukum oleh hakim: dalam perspektif hukum progresif*. Sinar Grafika.
- Setiani, Baiq. (2017). Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing. *Jurnal Konstitusi*, 14(3), 489–510.
- Sinaga, Budiman N. P. D. (2013). Inkonsistensi Kedaulatan Rakyat dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, 15(1), 27–39.
- Suhartono, Suhartono, Dwiyanto, D. Herly, & Deni, D. A. R. (2019). Realign Ment Flight Information Region Singapura Dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara di Wilayah Udara Nasional. *Strategi Pertahanan Udara*, 5(1).
- Sunggono, Bambang. (2006). Metodologi Penelitian Hukum, Edisi Pertama. *Jakarta: PT Raja Grafindo Persada*.
- Taneko, Soerjono Soekanto Dan Soleman B., & Soekanto, Soerjono. (1983). Hukum Adat Indonesia. *Cetakan KeEmpat, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2001)*.
- Yunitasari, Desi. (2020). Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Sipil Asing Di Wilayah Yurisdiksi Nasional. *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(1), 35–56.