

PENERAPAN HUKUM INTERNASIONAL ATASPELANGGARAN HAK DAN WEWENANG KEKUASAAN DI NEGARA INDONESIA OLEH PESAWAT UDARA ASING

Oleh:

Muhammad Ali Adnan ¹⁾

Atika Sunarto ²⁾

Universitas Prima Indonesia ^{1,2)}

E-mail:

aliadnansh14@gmail.com ¹⁾

atikasunarto@gmail.com ²⁾

ABSTRACT

The purpose of this research is to find out the form of law enforcement in regulating violations of sovereignty in air space by foreign aircraft and to find out the obstacles the Indonesian state has in its efforts to defend its sovereign territorial boundaries in air space regarding the right to fly foreign aircraft. which, using empirical juridical research methods, concluded 1. Law Enforcement in Regulating Violations of Sovereignty in the Airspace by Foreign Aircraft in international law is in Article 1 of the 1919 Paris Convention and has been clarified in the 1944 Chicago Convention concerning international civil aviation which emphasizes that every country has full and exclusive sovereignty over the air space above its territory. Thus the authority of law enforcement in the event of a violation of sovereignty in the airspace remains with the country that owns the territory. In Indonesian national law, law enforcement against violations of sovereignty over airspace has been regulated in Law No.43 of 2008 concerning State Territories, in Article 401 of Law No.1 of 2009 concerning Aviation Government Regulation No.4 of 2018 concerning Security Republic of Indonesia Air Area. 2. Obstacles for the Indonesian state in its efforts to maintain sovereignty boundaries in airspace regarding the right to fly foreign aircraft, namely the existence of different understandings in handling cases of violations of foreign aircraft flying permits, resulting in different opinions in dealing with and resolving this problem by the TNI-AU and Ministry of Transportation, the limited number of combat aircraft owned by Indonesia to carry out security in Indonesian airspace and the lack of radar owned by Indonesia to detect activities that occur in Indonesian airspace.

Keywords: *Law Enforcement; Sovereignty; Airspace; Foreign Aircraft*

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui bentuk penegakan hukum dalam mengatur pelanggaran kedaulatan di ruang udara oleh pesawat udara asing dan untuk mengetahui hambatan negara Indonesia dalam upayanya mempertahankan batas wilayah kedaulatan di ruang udara terkait hak melintas pesawat udara asing. yang dengan metode penelitian yuridis empiris, disimpulkan 1. Penegakan Hukum dalam Mengatur Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara oleh Pesawat Udara Asing dalam hukum internasional adalah dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 dan telah diperjelas dalam Konvensi Chicago 1944 tentang international civil aviation yang menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Dengan demikian kewenangan penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran kedaulatan di wilayah udara tetap ada pada negara yang memiliki wilayah tersebut. Dalam hukum nasional Indonesia, penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara telah diatur dalam Undang- Undang No.43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, dalam Pasal 401 Undang- Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Peraturan Pemerintah No.4 Tahun

2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia. 2. Hambatan negara Indonesia dalam upayanya mempertahankan batas wilayah kedaulatan di ruang udara terkait hak melintas pesawat udara asing, yaitu adanya pemahaman yang berbeda dalam penanganan perkara pelanggaran izin terbang pesawat asing, sehingga terjadi perbedaan pendapat dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan, terbatasnya jumlah pesawat tempur yang dimiliki Indonesia untuk melaksanakan pengamanan di wilayah udara Indonesia dan kurangnya radar yang dimiliki Indonesia untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia.

Kata Kunci: Penegakan Hukum; Kedaulatan; Wilayah Udara; Pesawat Udara Asing

1. PENDAHULUAN

Kedaulatan negara merupakan salah satu perihal yang amat berarti buat dilindungi oleh sesuatu negara. Negara yang berdaulat dimaksud selaku negara yang memiliki kewenangan paling tinggi (supreme authority) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain. Ditegaskan dalam pasal I Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi “The Contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty berlebhan the airspace above its territory” (Pengakuan atas independensi negeri yang telak serta penuh itu legal untuk semua negeri, walaupun negeri yang berhubungan bukan anggota konvensi). Indonesia selaku negeri yang berdaulat berhak menata kawasan darat, laut ataupun hawa buat kebutuhan pertahanan, keamanan, keamanan ataupun aktivitas yang lain. Area perbatasan ialah wilayah rawan konflik antar negara ataupun dunia internasional, hingga penjagaan area perbatasan negeri ialah salah satu permasalahan penting yang lingkungan untuk tiap negeri, sebab di

batasan itu ada angka imbuh yang berbentuk sumber daya alam (SDA) serta independensi.

Pelanggaran batas wilayah udara adalah suatu keadaan, dimana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin dari negara yang dimasukinya. Setelah menyadari bahwa wilayah udara memiliki nilai ekonomis dan strategis, negara-negara mulai memikirkan instrument hukum untuk melindungi kepentingannya sehingga lahirlah berbagai perjanjian internasional di bidang hukum udara. Dua perjanjian internasional yang mengatur kepemilikan negara atas ruang udara adalah Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944, lahirnya dua perjanjian tersebut didasari atas teori kepemilikan ruang udara (*the air sovereignty theory*). Pengaturan kedaulatan negara di wilayah udara dalam hukum nasional Indonesia diatur dalam pasal 4 Undang-Undang No.43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara, pasal 5 Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang

menyatakan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia” dan Peraturan Pemerintah (PP) RI No.4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia yang merupakan pelaksanaan dari ketentuan pasal 9 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pelanggaran Wilayah Kedaulatan dalam PP tersebut diatur dalam BAB III, bahwa Pesawat Udara Negara Asing yang terbang ke dan dari atau melalui wilayah udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*) dan Persetujuan Terbang (*flight approval*). PP ini mengatur pula penerapan sanksi administratif berupa denda administratif paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah) bagi setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2). Penerapan sanksi administratif dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan.

Perumusan Masalah

Bagaimana bentuk penegakan hukum dalam mengatur pelanggaran kedaulatan di ruang udara oleh pesawat udara asing ?

Bagaimana hambatan negara Indonesia dalam upayanya mempertahankan batas

wilayah kedaulatan di ruang udara terkait hak melintas pesawat udara asing ?

2. TINJAUAN PUSTAKA

Penegakan Hukum Dalam Mengatur Pelanggaran Kedaulatan Di Ruang Udara Oleh Pesawat Udara Asing

Hukum Internasional

Kedaulatan sesuatu negara tidak lagi bersifat telak ataupun mutlak, hendak namun pada batas-batas khusus wajib menghormati kedaulatan negara lain, yang diatur lewat hukum internasional. Dari prinsip kedaulatan negeri di area udara begitu juga tertera dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, ada 2 perihal berarti buat dicoba ulas serta uraian, ialah (1) penuh serta utuh (*complete and exclusive*), serta (2) ruang ataupun area udara (*airspace*). Dari kedua prinsip itu, tiap negeri di dalam area kedaulatannya memiliki hak penuh buat menata, melaksanakan dan menuntaskan kasus yang terjalin atas orang, barang dan wilayahnya bersumber pada peraturan nasional yang legal dalam wilayahnya. Namun tiap negeri tidak bisa melepaskan ketentuan-ketentuan yang sudah diatur dalam hukum global.

Area udara yang ada di atas wilayah darat, perairan banat, serta area laut tercantum kedalam yurisdiksi sesuatu negeri. Perihal ini nampak dari pasal 1 Kesepakatan Chicago 1944 mengenai Penerbangan Sipil Internasional:“

Independensi negeri di ruang hawa di atas area teritorialnya bertabat utuh serta penuh(complete and exclusive sovereignty)". Determinasi ini ialah salah satu pilar utama hukum global yang menata ruang udara.

Pertahanan keamanan sesuatu negeri yang penting dalam wilayahnya sudah diketahui oleh pembuat Kesepakatan Paris 1919 mengenai the regulation of aerial navigation. Pasal 1 Kesepakatan Paris 1919 sudah diperjelas dalam Kesepakatan Chicago 1944 mengenai international civil aviation yang menerangkan kalau tiap negeri memiliki independensi yang penuh serta khusus atas ruang hawa di atas area teritorialnya. Dengan cara mendarat negeri mempunyai independensi atas ruang udara di atas darat serta perairan hingga laut teritorialnya. Ruang udara di atas alam bonus, ZEE telah bukan lagi kedaulatan negeri kolong, paling utama ruang hawa di atas laut bebas. Setelah itu dengan cara lurus hingga dikala ini belum terdapat batasan khusus, perihal ini disebabkan belum terdapat perjanjian hingga dimana ketinggian ruang udara.

Dalam melainkan pesawat sipil ataupun pesawat menguntungkan dengan pesawat negeri ataupun pesawat tentara bukanlah gampang. Hukum internasional tidak mengaturnya dengan nyata perihal itu. Selaku ilustrasi dalam kesepakatan

Chicago 1944 cuma dituturkan kalau kesepakatan tidak legal buat state aircraft atau military aircraft, tetapi tidak terdapat uraian rinci hal perihal itu, cuma dalam wujud statment minus. Bagi Boer Mauna diferensiasi apakah sesuatu pesawat tercantum pesawat awam atukah pesawat negeri terkait pada gunanya bukan mutu pemiliknnya. Dalam kemajuan pengaturan Kesepakatan Chicago 1944, pada bertepatan pada 10 Mei 1984 di Montreal sudah ditandatangani Aturan yang mengganti Kesepakatan Chicago tahun 1944(Convention on international Civil Aviation). Aturan dimaksudkan buat memuat kehampaan dalam Kesepakatan Chicago 1944 yang sepanjang ini lumayan lama dialami. Kehampaan diartikan merupakan ketidakjelasan Kesepakatan dalam mencegah pesawat hawa awam yang sebab suatu perihal melanggar area hawa suatu negeri, serta aksi kekerasan senjata negeri yang merasa terlanggar, yang kerap berdampak parah untuk jiwa penumpang serta badan pesawatnya. Pergantian atas Kesepakatan Chicago 1944 dicoba dengan memasukkan artikel terkini, ialah Pasal 3 bis. Pasal 3 bis itu memastikan selaku selanjutnya:

Dari ketentuan ini negeri memiliki peranan hukum buat menahan diri tidak memakai senjata kepada pesawat udara sipil dalam penerbangannya(must refrain from resorting to the use of weapons

against civil aircraft in flight). Dalam perihal melaksanakan metode pencegatan (interception), negeri bertanggung jawab buat tidak mematikan jiwa orang yang terletak di dalam pesawat hawa, dan pesawat udara yang diintersepsi itu sendiri. Dengan terdapatnya determinasi ini tidak bisa dimaksud selaku mengubah ataupun memodifikasi hak serta peranan begitu juga diresmikan dalam Piagam PBB (the Charter of the United Nations).

Dengan begitu selaku konkretisasi independensi, negeri berkuasa menginstruksikan pesawat udara sipil yang melaksanakan pelanggaran area udara berlabuh di bandar udara negeri itu yang ditetapkan (to require the landing at some designated airport). Dalam mempraktikkan wewenangnya, balik diingatkan supaya negeri mencermati determinasi yang awal di atas. Tidak hanya itu negeri dimohon buat memublikasikan ketentuan-ketentuan yang dibuatnya dalam menata metode intersepsi kepada pesawat udara sipil.

Dalam perihal ini, wajib mencermati determinasi hukum global spesialnya Attachment dari Annex 2 mengenai Rule of Air. Dalam Annex ini diketahui terdapatnya dasar estimasi bawah manusiawi (elementary considerations of humanity) di mana dengan cara jelas sudah diklaim selaku dasar yang mendasari tindakan-aksi

negeri dalam menghadapi pelanggaran area udaranya oleh pesawat hawa asing dalam Annex ini, ada determinasi hal hukum yang wajib senantiasa legal dimanapun pesawat hawa melambung serta tidak bisa terdapat bentrokan dengan determinasi dari negeri lain. Annex 2 membagikan saran serta standar yang berkaitan dengan ketentuan-ketentuan penerapan penerbangan begitu juga yang diamanatkan oleh Artikel 37 Kesepakatan Chicago 1944. Sebagian persyaratan berarti yang wajib dipatuhi dalam penerbangan awam global yang diatur dalam Annex ini antara lain merupakan awal mengenai flight plan ataupun konsep penerbangan¹¹. Pesawat sipil yang melakukan penerbangan global wajib mengantarkan pada air traffic services units mengenai flight plan-nya. Pesawat yang berhubungan wajib menarangkan keadaan semacam pengenalan pesawat, tipe, penerbangan yang diseleksi bisa berbentuk melambung instrumen ataupun visual (melambung dengan memakai isyarat bumi selaku petunjuk) serta jenis dari penerbangan ialah sipil ataupun tentara; no serta jenis pesawat, arah yang diseleksi, tujuan pendaratan serta lain serupanya. Flight plan ini wajib diinformasikan satu jam saat sebelum penerbangan ataupun dapat diinformasikan pada dikala melambung dengan memakai radio komunikasi sangat

lelet 10 menit saat sebelum merambah titik dimana terdapat zona pengaturan ataupun titik dimana melampaui hawa ataupun rute- rute yang sudah diresmikan. Perihal berarti kedua yang diatur oleh Annex 2 merupakan peranan melaksanakan komunikasi 2 arah dengan pengatur kemudian rute hawa buat memberi tahu letaknya tiap kali melampaui reporting poin semacam mengenai durasi serta ketinggian. Perihal ini amat berarti buat menghindari benturan(collision) pesawat. Tiap pesawat pula wajib menjaga memantau radio serta melakukan komunikasi 2 arah dengan bagian daulat setempat.

Kehadiran bagian ATS amatlah berarti buat menghindari tumbukan dampingi pesawat, menghindari tumbukan antara pesawat di zona penerbangan dengan sesuatu barang yang terdapat di zona itu serta membagikan anjuran serta data yang bermanfaat untuk keamanan serta kemampuan penerapan penerbangan dan membagikan data apabila sesuatu pesawat wajib dicoba pencarian serta bantuan serta menolong tubuh search and rescue(SAR) bila dibutuhkan. ATS diatur dengan cara spesial dalam Annex 11 mengenai ATS. Dalam penerapan ATS dipaparkan kalau tiap negeri badan harus memastikan bagian- bagian dari area udaranya tempat pemberian jasa lalulintas hawa buat kebutuhan keamanan.

Dengan begitu wewenang penguatan hukum bila terjalin pelanggaran independensi di area udara senantiasa terdapat pada negeri yang mempunyai area itu. Seluruh berbagai ganjaran yang diserahkan oleh negeri kolong jadi tanggung jawab dari kongsi penerbangan yang berhubungan. Namun pelanggaran bisa dilimpahkan pada negeri bila negeri itu berikan sarana kepada pelanggaran yang dicoba ataupun apalagi negeri membagikan perintah buat melaksanakan pelanggaran di wilayah udara negeri kolong. Bila pelanggaran ini bisa dilimpahkan pada negeri hingga yang terjalin bukan lagi hanya pelanggaran kepada hukum nasional negeri kolong tetapi sekalian pula jadi pelanggaran hukum global yang penyelesaiannya pula bersumber pada metode penanganan bentrokan hukum global.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hukum Nasional Indonesia

Negara Kesatuan Republik Indonesia telah menjadi anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sejak 27 April 1950 dan telah menyempurnakan Undang-Undang No.15 Tahun 1992 dengan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengacu kepada Konvensi Chicago 1944. Hukum Internasional melalui Konvensi Chicago 1944 mengakui bahwa kedaulatan negara atas wilayah darat, laut dan udara. Namun

dalam Pasal 33 ayat

(3) Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 hanya mengatur penguasaan negara atas wilayah darat dan laut saja.

Pengaturan kedaulatan negara di wilayah udara dalam Hukum Nasional Indonesia penting untuk dikaji kembali guna memahami bagaimana hukum nasional mengatur tentang pelanggaran kedaulatan di wilayah nasional Indonesia.

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No.48 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara mengatakan penafsiran wilayah negeri ialah Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang berikutnya diucap dengan Area Negara merupakan salah satu faktor negeri yang ialah satu kesatuan area darat, perairan banat, perairan kepulauan serta laut kedaerahan bersama bawah laut serta tanah di bawahnya, dan ruang hawa di atasnya, tercantum semua pangkal kekayaan yang tercantum di dalamnya, yang maksudnya area negeri Indonesia mencakup area bumi, area perairan, dasar laut, serta tanah di bawahnya dan ruang udara di atasnya, tercantum semua sumber kekayaan yang tercantum di dalamnya. Batasan area negeri Indonesia ialah:

Darat bersekat dengan: Malaysia, Papua Nugini, serta Timor Leste Laut bersekat dengan: Malaysia, Papua Nugini, Singapore, serta Timor Leste Udara

menjajaki batasan independensi negeri di darat serta di laut, serta batasnya dengan angkasa luar diresmikan bersumber pada kemajuan hukum global. Lebih lanjut, batasan area negeri Indonesia, tercantum titik- titik koordinatnya diresmikan bersumber pada akad bilateral serta atau ataupun multilateral. Bila tidak berbatasan dengan negeri lain, Indonesia memutuskan batasan area negeri dengan cara unilateral bersumber pada peraturan perundang-undangan serta hukum global.

Alhasil, bawah hukum pengaturan area negeri Republik Indonesia tertuang dalam UUD 1945 yang setelah itu dibuatkan dalam sesuatu hukum tertentu ialah Undang- Undang Nomor. 43 Tahun 2008 mengenai Wilayah Negara.

Buat mengatur batasan area negeri serta mengatur area pinggiran pada tingkatan pusat serta wilayah, penguasa membuat Tubuh Pengelola Nasional di tingkatan pusat serta Tubuh Pengelola Wilayah di tingkatan wilayah, yang dipandu oleh kepala tubuh yang bertanggungjawab ke Presiden ataupun kepala wilayah cocok kewenangannya. Tubuh pengelola yang diartikan ialah Badan Nasional Pengelola Perbatasan Republik Indonesia (BNPP). . Kepala BNPP adalah Menteri Dalam Negeri dan anggota BNPP yaitu jajaran Menteri-menteri, Panglima TNI, Kapolri dan kepala badan lainnya yang tertuang dalam Pasal 6

huruf c Perpres No.44 tahun 2017 tentang Badan Nasional Pengelola Perbatasan. Adapun tugas BNPP adalah: menetapkan kebijakan program pembangunan perbatasan menetapkan rencana kebutuhan anggaran mengoordinasikan pelaksanaan melaksanakan evaluasi dan pengawasan. Fungsi BNPP yaitu : kategorisasi serta penentuan konsep induk serta konsep kelakuan pembangunan batasan area negeri serta area perbatasan pengoordinasian penentuan kebijaksanaan serta penerapan pembangunan, pengurusan dan eksploitasi batasan area negeri serta area perbatasan pengurusan serta fasilitasi penerangan, perawatan serta penjagaan batasan area negara pencatatan kemampuan sumber daya serta saran penentuan alam pengembangan ekonomi, pertahanan, sosial adat, lingkungan hidup serta alam yang lain di area perbatasan kategorisasi program serta kebijaksanaan pembangunan alat serta infrastruktur perhubungan serta alat yang lain di area perbatasan kategorisasi perhitungan pembangunan serta pengurusan batasan area negeri serta area pinggiran cocok dengan rasio prioritas penerapan, pengaturan serta pengawasan dan penilaian serta peliputan penerapan pembangunan serta pengurusan batasan area negeri serta area perbatasan.

Pengaturan Independensi Di Area Hawa Nasional Indonesia Dalam Undang-

Undang Nomor. 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan Wilayah udara yang berbentuk ruang udara di atas area darat serta perairan Republik Indonesia ialah kekayaan nasional alhasil wajib digunakan sebesar- besarnya untuk kebutuhan orang, bangsa, serta negeri. Selaku negeri berkuasa Republik Indonesia mempunyai independensi penuh serta utuh di area hawa Republik Indonesia, cocok dengan determinasi Kesepakatan Chicago 1944 mengenai Penerbangan Awam Global serta Kesepakatan Hukum Laut Global Tahun 1982 yang sudah diratifikasi dengan UU No 17 Tahun 1985 Mengenai Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea. Ketentuan dalam artikel ini cuma menerangkan hal wewenang serta tanggung jawab negeri Republik Indonesia buat menata pemakaian area hawa yang ialah bagian dari area Indonesia, sebaliknya hal independensi atas wilayah Republik Indonesia dengan cara global senantiasa legal determinasi perundang- undangan di aspek pertahanan negeri.

Penerbangan selaku satu kesatuan sistem yang terdiri atas eksploitasi area hawa, pesawat hawa, bos hawa, angkutan hawa, keamanan serta keamanan, area hidup, dan sarana cagak serta sarana biasa yang lain. Wewenang memutuskan area hawa ilegal serta terbatas ialah wewenang dari tiap negeri berkuasa buat menata

pemakaian area udaranya, dalam bagan keamanan warga besar, keamanan penerbangan, perekonomian nasional, area hidup, dan pertahanan serta keamanan. Yang diartikan dengan area hawa ilegal(prohibited zona) merupakan kawasan udara dengan pemisahan yang bertabiat permanen serta global untuk seluruh pesawat hawa. Pemisahan cuma bisa diresmikan di dalam area hawa Indonesia, selaku ilustrasi instalasi nuklir ataupun kastel Kepala negara. Sebaliknya area hawa terbatas(restricted zona) merupakan area hawa dengan pemisahan bertabiat tidak senantiasa serta cuma bisa dipakai buat pembedahan penerbangan khusus(pesawat udara Tentara Nasional Indonesia(TNI)). Pada durasi tidak dipakai(tidak aktif area ini bisa dipakai buat penerbangan awam. Pemisahan bisa berbentuk pemisahan ketinggian serta cuma bisa diresmikan di dalam wilayah udara Indonesia, misalnya instalasi ataupun area tentara.

Buat bisa melindungi independensi area hawa Negeri Kesatuan Republik Indonesia, wajib dicoba kemampuan serta pengembangan teknologi supaya Negeri Kesatuan Republik Indonesia bisa setinggi bisa jadi memahami area udaranya buat kebutuhan yang seluas- luasnya untuk warga spesialnya buat kebutuhan penerbangan. Saat sebelum diundangkannya Undang- Undang Nomor.

1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan, pengaturan mengenai penerbangan terlebih dulu diatur dalam Hukum Nomor. 83 Tahun 1958 serta Undang- Undang Nomor. 15 Tahun 1992.

Selaku aplikasi independensi negeri di ruang hawa, penguasa bagi Artikel 6 Hukum Nomor. 1 tahun 2009 mengenai Penerbangan berfungsi melakukan independensi negeri dalam wujud wewenang serta tanggung jawab terpaut pengaturan ruang hawa buat kebutuhan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan serta keamanan negeri, sosial adat, dan area udara. Wujud independensi negeri di aspek pertahanan serta keamanan negeri dicoba lewat awal, wewenang penguasa memutuskan area hawa ilegal serta terbatas, serta kedua, pesawat hawa Indonesia ataupun pesawat udara asing dilarang melambung lewat area udara ilegal. Pantangan itu wajib bertabiat permanen serta global.

Pesawat asing yang melanggar area independensi Indonesia dapat dikenakan sanksi pidana maupun administratif. Selaku ilustrasi merupakan apa yang diresmikan dalam Pasal 401 kalau tiap orang yang melaksanakan pesawat hawa Indonesia ataupun pesawat udara asing yang merambah area udara ilegal begitu juga diartikan dalam Pasal 7 ayat(2) dipidana dengan kejahatan bui sangat lama 8(delapan) tahun serta kompensasi sangat

banyak Rp. 500. 000. 000, 00(lima ratus juta rupiah). Tiap orang yang melaksanakan pesawat hawa Indonesia ataupun pesawat udara asing yang merambah kawasan udara terbatas begitu juga diartikan dalam Pasal 7 ayat(4) di kejahatan dengan kejahatan penjara sangat lama 3(tiga) tahun ataupun kompensasi sangat banyak Rp. 500. 000. 000, 00(lima ratus juta rupiah). Dalam sebagian permasalahan pelanggaran ruang hawa Indonesia, terlihat kalau pesawat awam ataupun pesawat menguntungkan yang melanggar area independensi Indonesia dikenakan kompensasi begitu juga di atur dalam hukum penerbangan. Pesawat sipil Singapore yang dituntut berlabuh oleh 2 pesawat Sukhoi 27 atau 30 Flanker Tentara Nasional Indonesia(TNI) diizinkan kembali sehabis penuh ketentuan administrasi tercantum melunasi kompensasi Rp. 60. 000. 000, 00. Dalam Pasal 418 UU 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan dituturkan, pelanggaran penerbangan niaga tidak berjadwal yang masuk ke RI tanpa permissi didenda maksimum Rp. 200. 000. 000, 00. Kompensasi Rp. 60. 000. 000, 00 ditaksir Tentara Nasional Indonesia(TNI) Angkatan udara(AU) amatlah kecil serta amat tidak cocok dengan bayaran yang dikeluarkan negeri buat memobilisasi pesawat tempur kepunyaan Tentara Nasional Indonesia(TNI) Angkatan Udara(

AU). Bagi Tentara Nasional Indonesia(TNI) Angkatan udara(AU) diperlukan anggaran dekat Rp. 400. 000. 000, 00 buat pesawat tempur Sukhoi supaya dapat melambung sepanjang satu jam. Pelanggaran area kedaulatan Indonesia yang dilakukan pesawat sipil Singapore ini bukanlah memunculkan tanggung jawab pada negara Singapura, namun menjadi tanggung jawab industri kongsi penerbangan pesawat itu. Ganjaran dijatuhkan berdasarkan hukum nasional Indonesia mengenang pelanggaran yang terjalin merupakan pelanggaran kepada hukum nasional Indonesia.

Peraturan perundang- undangan Indonesia tidak melainkan status pesawat asing yang melaksanakan pelanggaran ruang hawa apakah pesawat awam ataukah pesawat negeri. Perihal ini pasti berpotensi memunculkan bentrokan sebab hukum global membagikan perlakuan spesial apabila pesawat yang melaksanakan pelanggaran ruang hawa merupakan pesawat awam.

Kemesraan serta kejelasan dalam penguatan hukum pada pesawat pelakon pelanggaran area independensi Indonesia, yang bisa memunculkan dampak kapok tentulah amat dibutuhkan. Hukum Penerbangan Indonesia tidak menata perbandingan perlakuan kepada tipe pesawat asing yang melaksanakan pelanggaran area independensi Indonesia.

Buat pesawat awam nyata kalau tipe pesawat ini wajib angkat tangan pada hukum Indonesia apabila terletak di area Indonesia. Pesawat ini bisa dikenai ganjaran bersumber pada hukum Indonesia. Berlainan perihalnya bila pesawat yang melaksanakan pelanggaran merupakan pesawat negeri asing spesialnya pesawat tentara asing yang bukan subyek hukum nasional Indonesia. Pelanggaran yang dicoba tipe pesawat ini melahirkan tanggung jawab negeri serta penyelesaiannya memakai metode penanganan bentrokan bagi hukum global. Bagi hukum global penanganan bentrokan bisa dicoba lewat metode rukun ataupun kekerasan. Daulat keamanan negeri kolong dalam bagan self defence berkuasa menghalau pesawat asing itu, melaksanakan intersepsi ataupun apalagi menembak jatuh pesawat asing itu. Menembak jatuh pesawat negeri asing yang melanggar area independensi negeri kolong ialah salah satu wujud metode kekerasan yang legal dicoba oleh negeri kolong bila pesawat negeri asing itu dicurigai melaksanakan kegiatan yang mematikan keamanan nasional negeri kolong¹⁸.

Penanganan dengan cara rukun bisa dicoba bagus melalui rute hukum ataupun politik. Pengakuan bersalah serta permohonan maaf dari negeri asal pesawat negeri yang melaksanakan pelanggaran

ialah salah satu wujud pertanggungjawaban negeri asal pesawat yang melaksanakan pelanggaran. Wujud pertanggungjawaban yang lain merupakan ganti rugi atas kehilangan yang dialami negeri kolong.

Pengaturan Independensi Di Area Hawa Nasional Indonesia Dalam Peraturan Penguasa Nomor. 4 Tahun 2018 mengenai Penjagaan Area Hawa Republik Indonesia Peraturan Penguasa No 4 Tahun 2018 mengenai Penjagaan Area Hawa Republik Indonesia diresmikan lewat estimasi buat melakukan determinasi Pasal 9 Undang-Undang No I Tahun 2009 mengenai Penerbangan. Kepala negara Joko Widodo memaraf Peraturan Penguasa No 4 Tahun 2018 mengenai Penjagaan Area Udara Republik Indonesia pada bertepatan pada 13 Februari 2018. PP 4 Tahun 2018 mengenai Penjagaan Area Udara Republik Indonesia diundangkan di Jakarta oleh Menkumham Yasonna H. Laoly dalam Kepingan Negeri Republik Indonesia Tahun 2018 No 12 pada bertepatan pada 19 Februari 2018. Peraturan Penguasa No 4 Tahun 2018 mengenai Penjagaan Area Udara Republik Indonesia(RI) ini pula menata mengenai Pesawat Hawa Negeri Asing serta Pesawat Hawa Awam Negeri Asing yang melambung di atas darat serta atau ataupun perairan Indonesia. Pesawat Udara Negeri Asing bisa melakukan hak rute hawa di atas Ceruk Laut Kepulauan

serta atau ataupun transit pada ceruk yang sudah diresmikan buat penerbangan dari satu Bos Udara ataupun pos hawa negeri asing ke Bandar Udara ataupun pos udara negeri asing yang lain melampaui laut bebas ataupun Alam Ekonomi Khusus tanpa mengusik kebutuhan Indonesia di Area Udara Yurisdiksi. Pasal 19 Ayat 6: Pesawat Udara Negeri Asing yang melintas di luar Alur Laut Kepulauan wajib mempunyai Permissi Diplomatik(diplomatic clearance) serta Permissi Keamanan(security clearance).

Perwakilan negeri dari Pesawat Hawa Negeri Asing yang melakukan hak rute hawa di atas Ceruk Laut Kepulauan begitu juga diartikan harus memberitahukan pada menteri yang menyelenggarakan hal rezim di aspek luar negara serta Komandan Tentara Nasional Indonesia(TNI). Pasal 20 ayat(2) bersuara“ Badan Pesawat Udara Sipil Asing yang memilah arah penerbangan di atas Alur Laut Kepulauan yang diresmikan begitu juga diartikan wajib memberitahukan pada Bagian Jasa Pemanduan Kemudian Rute Penerbangan” maksudnya Pesawat Sipil Asing bisa melambung di Area Udara di atas Ceruk Laut Kepulauan sehabis menemukan arah penerbangan yang diresmikan oleh menteri yang menyelenggarakan hal rezim di aspek perhubungan serta Badan Penerbangan Awam Internasional¹⁹. Bersumber pada

Pasal 1 Kesepakatan Chicago(Chicago Convention) 1944 kalau tiap Negeri berkuasa penuh serta khusus atas ruang hawa di atas wilayahnya. Perihal itu sudah dituangkan dalam determinasi Pasal 5 Undang- Undang No 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan, kalau Negeri Kesatuan Republik Indonesia berkuasa penuh serta khusus atas Wilayah Udara.

Indonesia selaku Negeri Kepulauan serta posisi yang penting membolehkan banyak terbentuknya penerbangan kepada Wilayah Udara. Sehubungan dengan kemajuan Hukum Internasional dikala ini, Negeri Kesatuan Republik Indonesia selaku Negeri Kepulauan memiliki akibat wajib sediakan Ceruk Laut Kepulauan(archipelagic sea lane passage) serta rute hawa di atasnya buat kebutuhan rute kapal serta Pesawat Udara Asing cocok dengan kesepakatan Perserikatan Bangsa- Bangsa mengenai Hukum Laut Tahun 1982(yang sudah diratifikasi dengan Undang- Undang No 17 Tahun 1985). Buat melakukan hak rute diartikan di atas wajib berdasar pada determinasi International Ciuil Auiation Organization(ICAO). Dengan begitu, mungkin terbentuknya pelanggaran kepada independensi serta hukum di Wilayah Udara amat besar.

Dalam Pasal 11 PP Nomor. 4 Tahun 2018 mengenai Pengaman Wilyah Hawa Republik Indonesia bersuara: Setiap orang yang melanggar ketentuan begitu

juga diartikan dalam Artikel 10 bagian(2) dikenakan ganjaran administratif berbentuk kompensasi administratif sangat banyak Rp5. 000. 000. 000, 00(5 milyar rupiah).

Pengenaan ganjaran administratif begitu juga diartikan pada bagian(1) dicoba oleh menteri yang menyelenggarakan hal rezim di aspek perhubungan cocok dengan wewenang. Determinasi lebih lanjut hal aturan metode pengenaan ganjaran administratif begitu juga diartikan pada bagian(1) serta bagian(21) diatur dengan peraturan menteri yang menyelenggarakan hal rezim di aspek perhubungan²⁰.

Dalam Pasal 32 penerapan aksi kepada pesawat hawa serta personelnnya dicoba begitu juga diartikan dalam artikel 27, yaitu Pesawat Hawa yang melaksanakan pelanggaran begitu juga diartikan dalam pasal 10 ayat(3), Pasal 12 ayat(4), Pasal 18, pasal 23, pasal 24 serta Pasal 25 terlebih dulu diberi peringatan lewat perlengkapan komunikasi.

Dalam perihal peringatan begitu juga diartikan pada bagian(1) tidak ditaati serta senantiasa melanjutkan penerbangan, Pesawat Hawa Tentara Nasional Indonesia(TNI) melaksanakan aksi identifikasi dengan cara visual, pembayangan, penghalatlan, serta atau ataupun pemaksaan berlabuh yang didahului dengan Intersepsi.

Penerapan Intersepsi begitu juga diartikan pada bagian(2) didahului dengan koordinasi antara Angkatan Nasional Indonesia dengan personel pembimbing Kemudian Rute Penerbangan buat membagikan data yang dibutuhkan untuk Pesawat Udara Tentara Nasional Indonesia(TNI) serta Pesawat Udara yang melanggar. Pesawat Udara yang diintersepsi wajib menjajaki seluruh perintah yang diserahkan oleh Pesawat Hawa Interseptor lewat komunikasi radio ataupun menjajaki tanda- ciri visual yang diserahkan bersumber pada determinasi dalam Kesepakatan Penerbangan Sipil Internasional²¹.

Tetapi penjagaan wilayah independensi udara Republik Indonesia pula wajib mencermati determinasi Hukum Internasional serta peraturan perundang- undangan Nasional terpaut, alhasil penjagaan area independensi udara nasional bisa diperoleh oleh warga bangsa- bangsa serta oleh warga Indonesia sendiri. Buat kedudukan penguatan independensi serta hukum di udara terdapat pada Tentara Nasional Indonesia(TNI) cocok kedudukannya selaku perlengkapan negeri di aspek pertahanan yang dalam melaksanakan tugasnya bersumber pada kebijaksanaan serta ketetapan politik negeri.

Hambatan Negara Indonesia Dalam Upayanya Mempertahankan Batas

Wilayah Kedaulatan Di Ruang Udara
Terkait Hak Melintas Pesawat Udara Asing
**Faktor – Faktor Yang Mengakibatkan
Terjadinya Pelanggaran Di Wilayah
Udara Indonesia Oleh Pesawat Udara
Asing :**

Lemahnya penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran wilayah udara adalah karena tidak adanya penyidik khusus yang menangani permasalahan kedaulatan negara di wilayah udara Indonesia.

Upaya Penegakan Hukum Atas Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Negara Indonesia Oleh Pesawat Udara Asing Keterlibatan TNI-AU dalam Penegakan Kedaulatan di Ruang Udara Nasional Sesuai dengan Pasal 10 Undang-Undang No. 34 Tahun 2004 tentang TNI, ditentukan bahwa TNI- AU bertugas antara lain :

Melaksanakan tugas TNI matra udara dibidang pertahanan;

Menegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi

Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara, Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara. Pembentukan *Air Defense Identification Zone*

Usaha lain yang dicoba oleh

Indonesia dalam penguatan hukum kepada pelanggaran independensi di area udara merupakan dengan membuat Air Defence Identification Zone(ADIZ) ataupun alam pengenalan pertahanan hawa dengan memikirkan sistem serta keahlian unsur-unsur pertahanan udara. ADIZ merupakan sesuatu ruang hawa khusus yang didalamnya pesawat wajib membagikan pengenalan saat sebelum merambah area hawa yang diartikan. Dasar hukum pendirian ADIZ merupakan praktek global yang sudah jadi Kerutinan global. Dalam usaha menciptakan penyeimbang antara kebutuhan keselamatan nasional dengan pertahanan negeri di area kedaulatan atas ruang udara, merupakan dengan membuat, membina, serta menguatkan sumber daya serta kekuatan tangkal yang sanggup meniadakan tiap bahaya serta/ ataupun pelanggaran hukum di ruang udara, bagus yang tiba dari luar ataupun dalam negara.

4. SIMPULAN

Penegakan Hukum dalam Mengatur Pelanggaran Independensi Di Wilayah Udara oleh Pesawat Udara Asing dalam hukum internasional merupakan dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 serta sudah diperjelas dalam Konvensi Chicago 1944 mengenai international civil aviation yang menerangkan kalau tiap negeri memiliki independensi yang penuh serta khusus atas ruang hawa di atas area

teritorialnya. Dengan begitu wewenang penguatan hukum bila terjalin pelanggaran independensi di area hawa senantiasa terdapat pada negeri yang mempunyai area itu. Dalam hukum nasional Indonesia, penguatan hukum kepada pelanggaran independensi di wilayah udara sudah diatur dalam Undang- Undang Nomor. 43 Tahun 2008 mengenai Area Negeri, dalam Pasal 401 Undang- Undang Nomor. 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan Peraturan Pemerintah Nomor. 4 Tahun 2018 mengenai Pengaman Wilayah Udara Republik Indonesia.

Halangan negeri Indonesia dalam upayanya menjaga batasan wilayah independensi di ruang hawa terpaut hak melintas pesawat udara asing, ialah terdapatnya uraian yang berlainan dalam penindakan masalah pelanggaran permisi melambung pesawat asing, alhasil terjalin perbandingan opini dalam mengalami serta menuntaskan kasus ini oleh TNI- AU serta Departemen Perhubungan, terbatasnya jumlah pesawat tempur yang dipunyai Indonesia buat melakukan penjagaan di area udara Indonesia serta minimnya pencari yang dipunyai Indonesia buat mengetahui kegiatan yang terjalin di area udara Indonesia.

Saran

Penegakan Hukum dalam Mengatur Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara oleh Pesawat Udara Asing

diharapkan agar pemerintah lebih tegas dalam mengatasi pelanggaran kedaulatan di wilayah udara demi mewujudkan keseimbangan antara kepentingan kesejahteraan nasional dengan pertahanan negara di wilayah kedaulatan atas ruang udara dan mempertahankan sumber daya alam sertameniadakan setiap ancaman atau pelanggaran hukum di ruang udara, baik yang datang dari luar maupun dalam negeri.

Hambatan negara Indonesia dalam upayanya mempertahankan batas wilayah kedaulatan di ruang udara terkait hak melintas pesawat udara asing membutuhkan keterlibatan penuh dari TNI-AU dan pengamanan dalam mengatasi pelanggaran di Ruang Udara Nasional Indonesia lebih di tingkatkan.

5. DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

- AK, S., Utama, M., & Idris, A. (2012). *Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bambang Widarto(2014), *Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Dari Aspek Hukum Internasional*
- Kusumaningrum, A. (2019). *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Universitas Brawijaya Press.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Republik
Indonesia Tahun 1945 Undang-
Undang No.43 tahun 2008 tentang
Wilayah Negara

Undang-Undang No. 1 tahun 2009
tentang Penerbangan

Undang-Undang No.83 Tahun 1958
tentang Penerbangan

Undang-Undang No.15 Tahun 1992
Penerbangan