

PELANGGARAN HAK LINTAS NAVIGASI OLEH PESAWAT ASING DI RUANG UDARA TERITORIAL INDONESIA (Studi Kasus Pelanggaran Hak Lintas Navigasi oleh Pesawat Militer Amerika)

Jessica Irma Uli Clorinda¹, M. Iman Santoso², Hartono Widodo³

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Krisnadwipayana

^{2,3} Dosen Pembimbing I dan II Fakultas Hukum Universitas Krisnadwipayana

ABSTRAK

Setiap negara memiliki kedaulatan atas ruang udara di atasnya, sehingga bagi siapapun yang melintas di ruang udara negara tersebut harus mematuhi peraturan yang berlaku termasuk bagi pesawat asing yang melintasi ruang udara tersebut. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang juga mengatur mengenai ruang udara di atasnya. Pesawat asing dapat melintasi ruang udara Indonesia namun harus memiliki izin terlebih dahulu, jika tidak maka Indonesia dapat mengenakan sanksi baginya. Dalam penelitian ini terdapat dua rumusan masalah yaitu: 1) Apa saja faktor penyebab terjadinya pelanggaran hak lintas navigasi oleh pesawat militer asing di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI); dan 2) Bagaimanakah solusi untuk mengatasi pelanggaran hak lintas navigasi oleh pesawat militer asing. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris yaitu penelitian dengan pendekatan kepustakaan dan penelitian lapangan pada Komando Pertahanan Udara Nasional (KOHANUDNAS). Selanjutnya dari penelitian ini yang menjadi faktor penyebab terjadinya pelanggaran di ruang udara Indonesia adalah keterbatasan fasilitas dan peraturan sebelumnya yang belum berlaku secara efektif.

Kata Kunci: pelanggaran hak lintas navigasi, pesawat militer asing, ruang udara teritorial Indonesia, ALKI.

ABSTRACT

Each country has sovereignty over the air space above it so that anyone passing through the country's air space must comply with applicable regulations including for foreign aircraft that cross the airspace. Indonesia is an archipelago that has an Indonesian Archipelago Sea Groove (ALKI) which also regulates airspace above. Foreign aircraft can cross Indonesian airspace but must have permission in advance otherwise, Indonesia can impose sanctions on it. In this study there are two formulations of the problem, namely: 1) What are the factors that cause violations of cross-navigation rights by foreign military aircraft on the Indonesian Archipelago Sea Groove (ALKI) and 2) What is the solution to overcome violations of cross-navigation rights by foreign military aircraft. This study uses an empirical juridical method, namely research with a library approach and field research at the National Air Defense Command (KOHANUDNAS). Furthermore, from this study, the factors that cause violations in Indonesian air space are limited facilities and previous regulations that have not been effective.

Keywords: cross-navigation rights violations, foreign military aircraft, Indonesian territorial airspace, ALKI.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Wilayah udara suatu negara merupakan ruang udara yang berada di atas wilayah laut pedalaman, wilayah daratan, laut teritorial dan juga wilayah laut suatu negara kepulauan. Berdasarkan adagium Romawi, kedaulatan suatu negara di ruang udaranya adalah sampai dengan ketinggian tidak terbatas (*cujus est solum eust ad coelum*). Prinsip sampai ketinggian tidak terbatas ini sudah tidak dapat lagi dipertahankan seiring dengan kemajuan teknologi seperti peluncuran dan penempatan satelit di ruang angkasa. Pengaturan ruang udara dan ruang angkasa memang merupakan sebuah aturan yang relatif baru dibandingkan dengan pengaturan internasional di wilayah bumi yang lain seperti halnya laut. Hal ini dapatlah dimaklumi mengingat bahwa sebelumnya belum pernah terpikirkan bahwa manusia akan bisa terbang mencapai bulan dan benda-benda angkasa lainnya. Beda halnya dengan laut yang sudah berhasil dikuasai manusia sejak berabad-abad sebelumnya.¹

Seiring dengan berjalannya waktu dan berkembangnya teknologi maka adanya pengaturan mengenai ruang udara diperlukan untuk mengatur hal-hal yang terjadi pada ruang udara, dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa suatu negara mempunyai kedaulatan yang eksklusif dan penuh atas ruang udara yang dimilikinya. Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Yang dimaksud dengan penuh dan eksklusif menunjukkan betapa besarnya kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas ruang udaranya.²

Peraturan mengenai ruang udara memiliki peran untuk mengatur aktivitas

1 Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar Edisi Kedua*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016), hlm. 192.

2 Priyatna Abdurrasyid, *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan Space Treaty*, (Bandung: Binacipta, 1967), hlm. 15.

yang terjadi pada ruang udara yang meliputi kegiatan penerbangan pesawat. Dunia penerbangan pada saat ini mengalami perkembangan yang amat pesat dan merupakan salah satu unsur yang penting dalam menggerakkan mendukung mobilitas manusia, dinamika pembangunan, barang dan jasa serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih meningkatkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

Perkembangan dunia penerbangan saat ini dapat dilihat dari banyaknya maskapai penerbangan yang melayani jasa angkutan udara ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional pesawat udara tersebut merupakan pesawat udara komersial. Namun pesawat terbang yang sudah mengudara di dunia tidak hanya pesawat komersial saja ada juga yang dinamakan dengan pesawat militer yang mana status pesawat militer merupakan pesawat yang keseluruhan operasinya adalah dilakukan oleh pihak militer.

Dalam melakukan penerbangan, setiap pesawat udara memiliki rute yang dapat dilewati untuk mencapai tempat tujuan dari penerbangan itu dan tidak jarang pesawat terbang melintasi wilayah negara lain yang tentunya memiliki peraturan yang mengatur setiap pesawat asing yang melintasi wilayah negara tersebut seperti di Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang mana menurut ketentuan Pasal 46 Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan definisi negara kepulauan dan kepulauan, sebagai berikut:

“Negara kepulauan merupakan suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Sedangkan kepulauan merupakan suatu gugusan pulau, termaksud bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud

alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnya sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sedemikian.”

Yang mana penetapan rute udara di atas alur laut kepulauan merupakan salah satu konsekuensi dari implikasi berlakunya *United Nations on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982, kelahiran konvensi ini merupakan buah kompromi antara kepentingan negara maritim besar dengan negara kepulauan.³ Salah satu hal yang sangat erat kaitannya dengan alur laut kepulauan ini adalah rute penerbangan di atas alur laut kepulauan. Penerbangan tersebut harus dilakukan dengan mengikuti aturan-aturan keselamatan penerbangan yang biasa, misalnya dengan memonitor frekuensi radio dari ATC, dan lain-lain.⁴

Pasal 54 LOSC mengatur tentang kewajiban kapal dan pesawat udara ketika melintas, kegiatan riset dan survei, kewajiban dari negara kepulauan dan peraturan perundang-undangan dari negara kepulauan terkait dengan lintas alur laut kepulauan, pasal ini menunjuk juga empat pasal terkait dengan lintas transit.⁵ Semenjak dibentuknya UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, kedaulatan wilayah udara Indonesia mengalami pembaharuan. Ketentuan Pasal 53 konvensi tersebut menyatakan bahwa suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atas wilayahnya.

Pesawat militer asing diizinkan untuk melintas di atas wilayah ALKI tanpa

memerlukan izin dari pemerintah Indonesia tetapi wajib memenuhi ketentuan ALKI yang berlaku dan tetap diwajibkan untuk memperhatikan keamanan penerbangan pesawat sipil. Selain dari pada jalur ALKI dan jalur yang ditentukan oleh perjanjian dengan negara lain, pesawat militer asing tidak berhak melintas dengan bebas sebab dapat mengancam kedaulatan udara Indonesia.⁶

Namun pada kenyataannya meskipun sudah terdapat peraturan mengenai pesawat militer asing yang melintas di wilayah Indonesia, tetapi masih ada saja pesawat asing yang melintas tanpa izin dan melanggar alur yang telah ditentukan di wilayah udara Indonesia. Sepanjang tahun 2017, sebanyak 30 pesawat asing tanpa izin melintas di ruang udara Indonesia diturunkan paksa (*force down*) dan pada tahun 2015 dan 2016, *force down* pesawat asing mencapai seratus lebih yang tentunya hal tersebut dapat menimbulkan kerugian bagi Indonesia.⁷

Rumusan Masalah

1. Apa saja faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran hak lintas navigasi oleh pesawat militer asing di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)?
2. Bagaimanakah solusi untuk mengatasi pelanggaran hak lintas navigasi oleh pesawat militer asing?

Metode Penelitian

Pengumpulan data dalam penulisan ini dilakukan dengan cara wawancara kepada narasumber yang terkait. Dalam penelitian ini, metode yang digunakan untuk mewawancarai adalah wawancara langsung, bebas, dan terbuka, artinya wawancara dilakukan secara langsung dan tatap muka, dengan daftar pertanyaan yang telah disiapkan dan akan diajukan kepada narasumber, begitu pula pertanyaan-pertanyaan spontan yang akan ditanyakan di

3 P. Joko Subayo, *Hukum Laut Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2005), hlm. 37.

4 Vivi Marbun, “Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Melakukan Lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia”, <https://media.neliti.com>, hlm. 9, diakses 27 Mei 2018.

5 Kresno Buntoro, *Nusantara dan ALKI*, (Depok: Raja Grafindo Persada, 2016), hlm. 115.

6 Anonim, “Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara”, [37351-1021-74213-1-10-20180131%20\(9\).pdf](https://media.neliti.com), diakses 27 Mei 2018.

7 *Ibid.*

tempat. Wawancara dalam penelitian ini sangat penting dan dibutuhkan guna memperoleh data penelitian secara lengkap dan terperinci sekaligus mempermudah pembuatan penulisan ini.

PEMBAHASAN

Kedaulatan atas Wilayah Udara yang Dimiliki Indonesia

Indonesia memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif dalam mengatur wilayah udara yang dimilikinya, hal tersebut tercantum dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatakan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia.” Dalam kedaulatan penuh atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab terhadap pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.

Sifat kedaulatan yang utuh dan penuh dari negara di ruang udara nasionalnya berbeda dengan sifat kedaulatan pada wilayah lautnya, karena sifatnya yang demikian, maka ruang udara nasional tidak mengenal yang dinamakan dengan hak lintas damai (*innocent passage*) pihak asing seperti terdapat di laut teritorial suatu negara. Ruang udara nasional suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat asing baik sipil maupun militer. Pesawat udara asing dapat melewati ruang udara nasional hanya dengan izin negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian multilateral maupun bilateral.

Sifat tertutup ruang udara nasional dapat dipahami mengingat udara sebagai media gerak amatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan negara kolong. Tindakan serangan militer seperti kecepatan

(*speed*), jangkauan (*range*), pendadakan (*surprise*), penyusupan (*penetration*) dapat dilalui dengan optimal hanya melalui media udara dengan pesawat udara. Hal ini pula yang mendorong setiap negara melakukan pengamanan terhadap wilayah udaranya.

Wilayah Udara di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Indonesia memiliki 17.504 pulau di mana 16.056 pulau telah dibakukan namanya di PBB hingga Juli 2017, karena terdiri dari berbagai pulau sehingga Indonesia disebut sebagai negara kepulauan. Yang mana menurut konvensi hukum laut sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki kewajiban menyediakan ALKI yang merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing di atas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara normal dalam pengaturan tersebut diberikan kedaulatan yang penuh dan eksklusif pada negara kolong untuk mengatur penerbangan di atas wilayahnya.

Negara kolong berhak mengatur jalur-jalur penerbangan bagi pesawat asing, baik menentukan zona larangan terbang yang bersifat permanen ataupun terbatas. Di sisi lain negara kolong wajib mengadopsi semua prosedur dan standar-standar internasional di dalam ketentuan penerbangan nasionalnya, termasuk di dalamnya *rules of the air and air traffic control practices*. Setiap negara wajib memberikan kemudahan pada navigasi udara internasional namun pesawat yang melintas tersebut tetap harus menghormati ketentuan atau peraturan yang dimiliki oleh negara kolong.

Indonesia sudah menetapkan ALKI yang dimaksudkan agar pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang oleh perairan dan ruang udara teritorial Indonesia. Menurut letak wilayahnya ALKI dibagi dalam tiga wilayah, yaitu:

1. ALKI I melintasi Laut Cina Selatan, Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda;
2. ALKI II melintasi Laut Sulawesi, Selat Makasar, Laut Flores Selat Lombok;
3. ALKI III-A meliputi Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda (Barat Pulau Buru), Laut Seram (Timur Pulau Mongole), Laut Maluku, Samudera Pasifik;
4. ALKI III-B meliputi Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (Barat Pulau Buru), Laut Seram (Timur Pulau Mongole), Laut Maluku, Samudera Pasifik; dan
5. ALKI III-C meliputi Laut Arafuru, Laut Banda (Barat Pulau Buru), Laut Seram (Timur Pulau Mongole), Laut Maluku, Samudera Pasifik.

Sehingga dalam hal ini pesawat udara asing dapat melintas di ruang udara di atas ALKI, namun walaupun pesawat udara asing diperbolehkan untuk melintasi ruang udara di atas ALKI pesawat tersebut tetap harus menaati peraturan yang berlaku di wilayah udara Indonesia sebagai hukum yang berlaku dan mengatur secara penuh wilayah udara tersebut.

Pertahanan dan Keamanan Wilayah Udara Negara

Sebagai negara kepulauan yang terdiri dari begitu banyak pulau dan memiliki wilayah yang luas bukan hal yang mudah untuk menjaga pertahanan dan keamanan wilayah udara negara Indonesia. Untuk menjaga pertahanan dan keamanan di wilayah udara suatu negara tentunya memerlukan sistem pertahanan dan keamanan yang kuat dari suatu negara.

Diperlukannya pertahanan dan keamanan negara yang kuat untuk menjaga wilayah udara Indonesia demi mewujudkan pertahanan seluruh wilayah yang dimiliki oleh Indonesia. Sistem pertahanan udara yang kuat mencakup pelaksanaan yang dilakukan secara bersama-sama dalam kerja

sama sipil militer wilayah udara di suatu negara. Dalam kehidupan bernegara, aspek pertahanan merupakan faktor yang sangat penting dalam menjamin kelangsungan hidup negara tersebut. Dalam menjaga pertahanan dan keamanan wilayah udara negara, Indonesia memiliki Tentara Nasional Indonesia (TNI).

Dalam hal menjaga pertahanan dan keamanan di wilayah udara Indonesia merupakan tugas dan wewenang TNI angkatan udara yang telah diatur dalam Pasal 10 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, diantaranya adalah:

“1) Melaksanakan Tugas TNI Matra Udara di Bidang Pertahanan; 2) Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; 3) Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara; dan 4) Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.”⁸

Dari undang-undang tersebut dapat diketahui bahwa Indonesia sudah memiliki aparat yang berwenang dalam menjaga wilayah udara Indonesia. Dalam melaksanakan tugasnya, TNI angkatan udara memiliki Komando Pertahanan Udara Nasional (KOHANUDNAS) yang merupakan komando utama terpenting dalam kekuatan Markas Besar TNI. KOHANUDNAS berfungsi sebagai mata dan telinga yang mengawasi berbagai pergerakan pesawat udara yang melintasi wilayah Indonesia.

Peraturan Mengenai Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

Untuk meningkatkan pertahanan dan keamanan negaranya maka Indonesia membuat peraturan yang mengatur lebih

8 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (LN No. 127 Tahun 2004, TLN No. 4439), Pasal 10.

jelas mengenai wilayah udara di atasnya termasuk wilayah udara di luar ALKI. Peraturan tersebut diatur dalam Pasal 19 ayat (6) Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia yang mengatakan bahwa “Pesawat udara negara asing yang melintas di luar Alur Laut Kepulauan Indonesia harus memiliki izin diplomatik (*diplomatic clearance*) dan izin keamanan (*security clearance*).”⁹

Dalam peraturan ini ditegaskan bahwa setiap pesawat asing yang melintas di luar wilayah udara di atas ALKI tidak boleh melintas dengan sebarang tetapi awak pesawat udara negara asing tersebut harus memberitahukan kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang luar negeri dan Panglima Tentara Nasional Indonesia sehingga dapat diketahui apa tujuan melakukan penerbangan tersebut selain itu dalam melaksanakan penerbangannya pesawat asing tersebut wajib menghidupkan transponder dan melakukan komunikasi dengan Unit Pelayanan Pemanduan Lalu Lintas Penerbangan sehingga hal tersebut dapat menjamin keamanan selama pesawat tersebut melintas di wilayah udara Indonesia. Begitupun bagi pesawat udara sipil asing yang melintas di wilayah udara di atas ALKI, dalam Pasal 20 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia mengatakan bahwa:

“(1) Pesawat udara sipil asing dapat terbang di Wilayah Udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia setelah mendapat rute penerbangan yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan dan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional; dan (2) Awak pesawat

udara sipil asing yang memilih rute penerbangan di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia yang ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memberitahukan kepada Unit Pelayanan Pemanduan Lalu Lintas Penerbangan.”¹⁰

Di dalam ketentuan pasal ini ditegaskan bahwa pesawat udara asing memiliki hak untuk melintas di ruang udara di atas ALKI namun tetap harus menaati peraturan yang berlaku di Indonesia. Berdasarkan dari ketentuan peraturan tersebut, saat ini Indonesia sudah memiliki peraturan yang jelas dalam terhadap pesawat asing yang melintasi wilayah udara Indonesia. Tindakan pengamanan wilayah udara tersebut dilakukan oleh aparat negara yang berwenang yaitu TNI angkatan udara. Jika terjadi pelanggaran di wilayah udara Indonesia maka TNI angkatan udara dapat mengambil tindakan yang diatur dalam Pasal 31 sampai Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun. Adapun tindakan tersebut diantaranya adalah:

1. Peringatan disampaikan pada pesawat asing yang melanggar. Dalam hal ini jika ditemukan pelanggaran hak lintas navigasi yang dilakukan oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia, maka langkah yang dilakukan adalah peringatan yang disampaikan melalui alat komunikasi yang memberitahukan bahwa pesawat tersebut telah melanggar batas wilayah udara Indonesia maka pesawat itu instruksikan untuk meninggalkan wilayah udara Indonesia;
2. Membayang-bayangi (*shadowing*) merupakan tindakan yang dilakukan kepada pesawat udara yang melanggar kedaulatan wilayah udara nasional. Tindakan ini dilakukan jika peringatan melalui alat komunikasi tersebut tidak ditaati dan pesawat tersebut tetap meneruskan penerbangan,

9 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (LN No. 12 Tahun 2018, TLN No. 6181), Pasal 19 ayat (6).

10 *Ibid.*

- maka Pesawat Udara TNI melakukan tindakan pengenalan secara visual dan tindakan pembayangan. Tindakan pembayangan yang dimaksud adalah apabila pesawat udara asing tersebut melakukan penerbangan menyimpang dari jalur yang sudah ditetapkan dan atau selama di atas wilayah yurisdiksi RI penerbangannya mencurigakan;
3. Penghalauan (*intervention*) dilakukan terhadap setiap pesawat udara yang melanggar wilayah udara nasional atau jalur penerbangan yang telah ditentukan/ketentuan ADIZ (*Air Defence Identification Zone*) yang berlaku penghalauan ini dilakukan jika tindakan membayangi oleh TNI angkatan udara tidak dipatuhi oleh pesawat asing maka pesawat tempur TNI AU melakukan penghalauan agar pesawat tersebut keluar dari wilayah udara Indonesia;
 4. Pemaksaan mendarat (*force down*) merupakan tindakan yang dilakukan terhadap setiap pesawat yang melanggar di wilayah udara nasional dan yang diperkirakan memiliki tujuan untuk melakukan kegiatan-kegiatan yang tidak bersahabat. Tindakan ini dilakukan oleh TNI angkatan udara jika pesawat asing tersebut dicurigai dapat melakukan hal-hal yang dapat mengancam pertahanan dan Negara Kesatuan Republik Indonesia;
 5. Penghancuran (*destruction*) merupakan tindakan yang dilakukan oleh pesawat tempur Indonesia terhadap pesawat udara yang:
 - a. Melakukan pelanggaran di wilayah kedaulatan negara dan tidak mematuhi peringatan yang diberikan oleh TNI AU;
 - b. Melakukan tindakan yang dapat mengancam keselamatan objek-objek vital di wilayah negara kolong; dan
 - c. Melakukan gerakan-gerakan yang membahayakan terhadap pesawat tempur Indonesia yang melaksanakan penyeragaman. Ketentuan mengenai tindakan menghadapi kondisi demikian diatur tersendiri dalam ROE (*Role do Engagement*).
 6. Indonesia juga dapat melakukan nota protes diplomatik yaitu berupa surat yang dikirimkan oleh pemerintah Indonesia kepada negara yang melanggar yang berisi penyampaian atau pemberitahuan secara resmi mengenai pelanggaran yang telah dilakukan oleh negara bendera pesawat tersebut. hal ini dikatakan efektif dikarenakan hal tersebut merupakan hukuman bagi negara bendera pesawat dan dapat menurunkan integritas dari negara bendera tersebut karena telah dianggap melanggar hukum; dan
 7. Sejauh ini Indonesia sudah memiliki peraturan yang mengatur secara jelas wilayah udaranya serta sanksi yang diterapkan jika terjadinya pelanggaran yang bertujuan untuk melindungi pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia.

Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Hak Lintas Navigasi di Ruang Udara Teritorial Indonesia

Menurut data yang diperoleh, pesawat asing yang melakukan pelanggaran perizinan di wilayah udara Indonesia memiliki faktor-faktor penyebab diantaranya adalah:

1. Terbatasnya jumlah pesawat tempur yang dimiliki Indonesia untuk melaksanakan pengamanan di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah yang sangat luas. Dengan luasnya wilayah yang dimiliki bukan hal yang mudah untuk menjaga pertahanan dan keamanan di wilayah

udara Indonesia sehingga dibutuhkan lebih banyak pesawat untuk berjaga-jaga dan untuk mengejar pesawat asing jika dianggap mengancam pertahanan dan keamanan wilayah udara Indonesia. Apalagi seiring dengan berkembangnya zaman maka semakin berkembangnya teknologi yang dimiliki oleh negara asing, dan untuk menghadapinya Indonesia tidak boleh kalah saing dengan negara lain. Pesawat yang digunakan untuk menjaga pertahanan dan keamanan negara harus lebih kuat sehingga pesawat asing tidak bisa sebarangan melakukan pelanggaran di wilayah udara Indonesia;

2. Kurangnya radar yang dimiliki untuk mendeteksi aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat luas dan terdiri dari berbagai pulau besar maupun pulau kecil, hingga saat ini menurut Deputi Kedaulatan Maritim Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Indonesia memiliki 17.504 pulau. Begitu banyaknya pulau dan begitu luasnya wilayah Indonesia, hal inilah yang menyebabkan kurangnya radar yang dimiliki Indonesia untuk dapat membantu mendeteksi pesawat udara asing yang melanggar di wilayah udara Indonesia karena tidak semua pelosok Indonesia memiliki radar sehingga pesawat asing melintasi wilayah udara Indonesia melewati wilayah udara Indonesia yang tidak terpantau oleh radar (*blank space*);
3. Wilayah udara Indonesia dijadikan sebagai jalan pintas untuk menuju tempat tujuan penerbangan pesawat asing. Walaupun pesawat asing tersebut hanya menjadikan wilayah udara di atas ALKI sebagai jalur pintas, tindakan tersebut tetap termasuk pelanggaran karena mereka melintasi ruang udara di atas ALKI tanpa meminta izin dari

negara kolong, dan bagi Indonesia hal seperti ini tidak bisa dibiarkan karena dapat menimbulkan ancaman dari negara asing melalui wilayah udara negara karena kita tidak mengetahui dengan pasti tujuan dari pesawat asing tersebut melintasi ruang udara Indonesia maka dari itu, Indonesia tetap melakukan penjagaan yang ketat. Pelanggaran sekecil apapun di wilayah udara Indonesia harus tetap ditindak agar negara lain tidak bisa sebarangan memasuki wilayah Indonesia. Jika pertahanan dan keamanan wilayah Indonesia yang tegas dan kuat maka Indonesia dapat disegani oleh negara lain; dan

4. Peraturan yang ada belum mengatur secara jelas dan sanksi yang diterapkan dinilai belum cukup untuk membuat jera. Peraturan yang dimiliki oleh Indonesia dalam mengatur penerbangan yang terjadi di wilayah udara Indonesia yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dikatakan belum mengatur secara jelas dan tegas dalam penanganannya karena yang melakukan pertahanan dan keamanan adalah TNI angkatan udara namun dalam kewenangan penanganan perkaranya dilakukan oleh kementerian perhubungan. Dan sanksi yang diberikan bagi pesawat asing yang melanggar dikatakan belum maksimal karena sanksi dan denda yang dikenakan untuk pesawat asing yang melakukan pelanggaran tidak seimbang dengan upaya yang telah dilakukan untuk melakukan pengamanan dan pertahanan di wilayah udara Indonesia sehingga dinilai belum memberikan efek jera bagi pesawat asing yang melanggar.

Namun seiring dengan berjalannya waktu, Indonesia serius dalam menangani permasalahan yang terjadi di wilayah udara negara dengan pembuatan peraturan yang

lebih spesifik dan lebih jelas serta sanksi yang lebih tegas yang tercantum dalam peraturan tersebut yaitu dengan diberlakukannya Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia yang bertujuan agar dapat mengatur wilayah udara Indonesia dengan lebih jelas dan spesifik sehingga dapat tercapainya pengamanan wilayah udara yang ketat.

Berdasarkan penelitian ini, pelanggaran oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia tidak bisa ditekan setiap tahunnya, dalam arti TNI angkatan udara tidak dapat memastikan meningkat atau menurunnya pelanggaran yang terjadi setiap tahunnya. Namun pelaksanaan pertahanan dan keamanan negara tetap dilakukan dengan serius oleh TNI angkatan udara agar Indonesia memiliki pertahanan dan keamanan wilayah udara yang kuat sehingga menjadi negara yang disegani oleh negara asing.

PENUTUP

Kesimpulan

Dalam penelitian ini dapat ditarik kesimpulan dari pembahasan yang telah dijabarkan sebelumnya untuk menjawab hal-hal yang terdapat dalam pokok permasalahan penelitian ini, yaitu:

1. Setiap negara memiliki wilayah kekuasaan dengan batas-batas wilayahnya, wilayah tersebut berupa daratan, lautan, dan udara. Seperti yang tercantum dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara. Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, dan termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya;
2. Indonesia memiliki wilayah yang sangat luas yang terdiri dari berbagai pulau sehingga Indonesia disebut sebagai negara kepulauan, yang mana menurut Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982 sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki kewajiban menyediakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing di atas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan. Namun yang terjadi adalah masih terdapat pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat asing di wilayah udara Indonesia yang disebabkan oleh beberapa faktor; dan
3. Faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran tersebut adalah pertahanan dan keamanan yang dimiliki oleh Indonesia belum cukup kuat karena pesawat tempur yang digunakan untuk menjaga wilayah udara Indonesia masih terbatas, dan terbatasnya radar yang dimiliki Indonesia untuk memantau aktivitas yang terjadi di wilayah udara Indonesia, serta peraturan yang ada tidak mengatur dengan jelas dan tegas sehingga tidak memberikan efek jera bagi pesawat yang melanggar.

Namun pemerintah Indonesia selalu melakukan upaya untuk meningkatkan pertahanan dan keamanan negaranya dengan cara bekerja sama dengan Airnav untuk meningkatkan radar yang dimiliki oleh Indonesia, serta peraturan yang berlaku agar dapat melindungi wilayah udara Indonesia yaitu melalui PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Sefriani. *Hukum Internasional Suatu Pengantar Edisi Kedua*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2016.

Abdurrasyid, Priyatna. *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan Space Treaty*. Bandung: Binacipta. 1967.

Subayo, P. Joko. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta. 2005.

Buntoro, Kresno. *Nusantara dan ALKI*. Depok: Raja Grafindo Persada. 2016.

Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (LN No. 127 Tahun 2004, TLN No. 4439).

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (LN No. 12 Tahun 2018, TLN No. 6181).

Jurnal

Marbun, Vivi. "Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Melakukan Lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia". <https://media.neliti.com>. hlm. 1-22. Diakses 27 Mei 2018.