

**Tindak Pidana Atas Pelanggaran Penerbangan Pesawat Asing di
Wilayah Udara Republik Indonesia
(Studi Kasus Pelanggaran Oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia
Airlines)**

Skripsi

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

**Andre Setiawan
1706200156**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2022**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bisa dipercaya, bisa bangga, bisa unggul, bisa sukses, bisa berprestasi

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**KARTU BIMBINGAN
SKRIPSI MAHASISWA**

NAMA : ANDRE SETIAWAN
NPM : 1706200156
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TINDAK PIDANA ATAS PELANGGARAN PENERBANGAN PESAWAT ASING DI WILAYAH UDARA REPUBLIK INDONESIA (Studi Kasus Pelanggaran Oleh Pesawat Jet Pribadi Saudia Arabia Airlines)
PEMBIMBING : MIRSA ASTUTI, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	PARAF
21-MAR-2022	Diskusikan judul dan Rumus Masalah	
06/APRIL-2022	Koreksi proposal.	
02/JUNI-2022	Simulasi proposal dan perbaikan	
27/JULI-2022	Koreksi skripsi, edit tulisan, Bab II	
5/AUGUSTUS/2022	Bab III asalkan sudah judul/keampulan	
11/AGUSTUS/2022	Kutipan - Alot faktor, bukti?, interest	
27/AGUSTUS/2022	Perbaiki bukti.	
29/AGUSTUS/2022	Perbaiki bukti.	
30/8-22	Acc untuk di perbayar dan di Uji	

Diketahui Dekan

(Dr. Faisal, S.H., M.Hum)

Dosen Pembimbing

(MIRSA ASTUTI, S.H., M.H)



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya.

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fumsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.twitter.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : ANDRE SETIAWAN
NPM : 1706200156
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TINDAK PIDANA ATAS PELANGGARAN
PENERBANGAN PESAWAT ASING DI WILAYAH
REPUBLIK INDONESIA (Studi Kasus Pelanggaran Oleh
Pesawat Jet Pribadi Saudia Arabia Airlines)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 30 Agustus 2022

DOSEN PEMBIMBING


MIRSA ASTUTI, S.H., M.H
NIDN: 0105016901



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.tiktok.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : ANDRE SETIAWAN
NPM : 1706200156
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TINDAK PIDANA ATAS PELANGGARAN
PENERBANGAN PESAWAT ASING DI WILAYAH
REPUBLIK INDONESIA (Studi Kasus Pelanggaran Oleh
Pesawat Jet Pribadi Saudia Arabia Airlines)

PENDAFTARAN : 18 September 2022

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502


MIRSA ASTUTI, S.H., M.H
NIDN: 0105016901



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fumsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.tiktok.com/@umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Selasa, Tanggal 04 Oktober 2022 Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : ANDRE SETIAWAN
NPM : 1706200156
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TINDAK PIDANA ATAS PELANGGARAN PENERBANGAN PESAWAT ASING DI WILAYAH REPUBLIK INDONESIA (Studi Kasus Pelanggaran Oleh Pesawat Jet Pribadi Saudia Arabia Airlines)

Dinyatakan : (A) Lulus Yudisium dengan Predikat Istimewa
() Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Pidana.

PANITIA UJIAN

Ketua

Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

Sekretaris

Dr. ZAINUDDIN, SH., M.H
NIDN: 0118047901

ANGGOTA PENGUJI:

1. RACHMAD ABDUH, S.H., M.H
2. IBRAHIM NAINGGOLAN, S.H., M.H
3. MIRSA ASTUTI, S.H., M.H

1.

2.

3.



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fahumsumedan](#) [umsuMEDAN](#) [umsuMEDAN](#) [umsuMEDAN](#)

Unggul | Cerdas | Terpercaya

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ANDRE SETIAWAN
NPM : 1706200156
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Judul Skripsi : TINDAK PIDANA ATAS PELANGGARAN
PENERBANGAN PESAWAT ASING DI WILAYAH
UDARA REPUBLIK INDONESIA (Studi Kasus
Pelanggaran Oleh Pesawat Jet Pribadi Saudia Arabia
Airlines)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 30 Agustus 2022

Saya yang menyatakan



ANDRE SETIAWAN

Tindak Pidana Atas Pelanggaran Penerbangan Pesawat Asing di Wilayah Udara Republik Indonesia

(Studi Kasus Pelanggaran Oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines)

Andre Setiawan

Abstrak

Mengenai larangan penerbangan wilayah udara Republik terlarang dan terbatas Indonesia sebagaimana disebutkan pada Pasal 6, mengenai sanksi pelanggaran di wilayah udara terlarang pidananya diatur pada Pasal 401 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan: Sedangkan untuk pelanggar wilayah udara terbatas diatur pada Pasal 402 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pelanggaran penerbangan pesawat udara asing di Indonesia kerap kali terjadi, seperti salah satu kasusnya adalah Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines, yang terbang di wilayah kedaulatan Republik Indonesia tanpa memiliki izin terbang. Namun saat ditanya oleh petugas ATC pesawat tersebut menyampaikan izin terbang palsu. Dan pada akhirnya pesawat tersebut diturunkan secara paksa, dan dilakukan pemeriksaan kemudian dijatuhkan sanksi administrasi berupa denda sebesar enam puluh juta rupiah. Padahal penerbangan tersebut telah melanggar ketentuan keamanan penerbangan yang mana bisa dipidana menurut Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hukum atas pelanggaran wilayah kedaulatan udara Indonesia, dampak hukum atas pelanggaran udara dan sanksi pidana bagi pelanggaran wilayah kedaulatan udara Indonesia.

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif, dengan sifat penelitian deskriptif, dengan menggunakan sumber data sekunder dan Al-Islam, alat pengumpul data studi dokumen secara *offline* dan *online* dengan menggunakan analisis kualitatif.

Hasil penelitian menyatakan pengaturan hukum penerbangan di Wilayah Udara Kedaulatan Republik Indonesia diatur di dalam . 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. Bentuk sanksi pidana atas pelanggaran pesawat asing di Wilayah Republik Indonesia yang membahayakan keamanan dan keselamatan diatur didalam Pasal 411, Pasal 418 dan Pasal 437 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Dampak hukum atas pelanggaran penerbangan pesawat asing di Wilayah Republik Indonesia, bagi Pesawat Saudi Arabia Airlines akan dikenakan sanksi pidana dan sanksi administrasi, sedangkan sanksinya terhadap Indonesia adalah terancamnya kondisi pertahanan dan keamanan.

Kata Kunci : Tindak Pidana, Pelanggaran Penerbangan, Pesawat Asing.

Kata Pengantar

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Pertama tama saya ucapkan Puji dan Syukur kepada Allah SWT yang telah memberi Rahmat-Nya dan Rezki-Nya agar saya dapat menyelesaikan skripsi ini, bahwa yang dapat diketahui Skripsi merupakan salah satu syarat bagi seorang Mahasiswa untuk menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, maka dari itu saya membuat skripsi dengan Judul: Tindak Pidana Atas Pelanggaran Penerbangan Pesawat Asing di Wilayah Udara Republik Indonesia(Studi Kasus Pelanggaran Oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines)

Saya menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, maka dari itu saya meminta maaf jika ada kekurangan dan kesalahan kata dalam membuat skripsi ini, dan besar harapan saya agar skripsi ini berguna bagi pembaca sehingga dapat menambah wawasan dalam bidang ilmu Hukum yaitu Hukum Pidana.

Dengan selesainya skripsi ini tak lupa saya ucapkan terimakasih yang sebesar besarnya kepada pihak pihak yang telah memberikan support dan memotivasi saya dalam hal pembuatan skripsi ini antara lainnya:

1. Kepada Ibunda Tercinta Dan Ayahanda tercinta saya yang telah membesarkan dan menyayangi saya, juga tak hentinya memberi doa dan dukungan untuk saya agar dapat menjadi anak yang lebih baik dan inshaa allah berhasil di hari kedepannya. Dan terimakasih juga kepada diri saya sendiri yang telah berusaha bangkit dengan semaksimal mungkin dari keterpurukan.

2. Kepada Ayahanda Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Prof.Dr.Agussani.,M.AP, atas kesempatan dalam mendorong mahasiswanya untuk menjadi lulusan yang Unggul, Cerdas, dan Terpercaya dan fasilitas yang telah diberikan kepada seluruh Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Kepada Ayahanda Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Dr. Faisal, S.H., M.Hum atas kesempatan dan motivasi yang diberikan semasa saya berkuliah di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Dan juga kepada Wakil Dekan I Ayahanda Dr. Zainuddin, S.H., M.H dan Ibunda Wakil Dekan III ayahanda Atika Rahmi S.H., M.H.
4. Kepada Ibunda Mirsa Astuti selaku dosen pembimbing dan Ibunda Atika Rahmi S.H., M.H. selaku dosen pembimbing saya, yang telah memberikan waktu dan ilmunya, dan juga telah membimbing dan memotivasi saya dalam proses pembuatan skripsi ini hingga selesai.
5. Kepada seluruh Staff dan Pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Kepada teman saya Panca Rahmad Siburian yang selalu memberikan doa dan dukungan sebesar besarnya kepada saya sehingga saya dapat menyelesaikan semuanya dengan semangat.
7. Kepada sahabat sahabat Muhammad Dani Syaputra Matondang yang senantiasa membantu dan menyemangati saya selama 5 tahun terakhir.

8. Kepada seluruh teman-teman stambuk 2017 yang telah membantu dan mendukung saya dalam menyelesaikan skripsi saya.

Akhir kata saya ucapkan permohonan maaf saya atas kelakuan dan perkataan yang tidak berkenaan dari saya selama berkuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Semoga kelak ilmu yang kita dapat akan bermanfaat untuk kedepannya untuk kita dan orang banyak. Sekali lagi saya ucapkan terimakasih yang sebesar besarnya dan semoga kita dalam lindungan Allah SWT, Aamin.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatu

Medan, 1 Juli 2022
Hormat saya

Andre Setiawan
Npm: 1706200156

Daftar Isi

Abstrak	i
Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah.....	3
2. Faedah Penelitian.....	4
B. Tujuan Penelitian.....	5
C. Definisi Operasional.....	5
D. Keaslian Penelitian.....	8
E. Metode Penelitian.....	9
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	9
2. Sifat Penelitian.....	10
3. Sumber Data.....	10
4. Alat Pengumpul Data.....	11
5. Analisis Data.....	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	14
A. Tindak Pidana Pelanggaran Udara.....	14
B. Pesawat Udara Asing.....	18
C. Kedaulatan Udara Republik Indonesia.....	21
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	31

a) Pengaturan hukum penerbangan di Wilayah Udara	
Kedaulatan Republik Indonesia.....	31
b) Bentuk sanksi pidana atas pelanggaran	
Pesawat asing di Wilayah Republik Indonesia.....	51
c) Dampak hukum atas pelanggaran pesawat asing	
di Wilayah Republik Indonesia.....	65
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	76
A. Kesimpulan.....	76
B. Saran.....	78
Daftar Pustaka	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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 di atas laut lepas yang bebas bagi semua negara. Sedangkan *National Aircraft*, adalah prinsip nasionalitas bagi pesawat udara sebagaimana prinsip nasionalitas bagi kapal (*ships*) yang berkembang pada hukum maritim.¹

Indonesia berhak mengatur perihal penggunaan wilayah ruang udara di atas teritorial daratan nasional dan perairan karena hal tersebut merupakan hak mutlak Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang sebagaimana diatur di dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Hal tersebut dilakukan guna menjaga keamanan dan kenyamanan bangsa dan negara dari adanya gangguan dari eksternal maupun Internal. Termasuk hal-hal yang bertentangan dengan Hukum Pidana di Indonesia.

Hukum mengawal berbagai aktifitas, seluruh kehidupan manusia setiap di saat. sebelum manusia itu lahir hukum sudah mulai mencampuri urusannya, begitu pula setelah dia lahir hingga dia meninggal dunia.² Pada dasarnya hukum pidana hanya mengatur perilaku kejahatan sebagaimana disebutkan di dalam Bab II Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, namun pada dalam perkembangannya tindak pidana tidak hanya mengatur mengenai kejahatan kejahatan yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

¹ Adi Kusumaningrum. 2018. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Malang: UB Press. Halaman 35

² Rizky P.P Karo-Karo, dkk. 2020. *Pengaturan Perlindungan Data Pribadi di Indonesia Perspektif Teori Keadilan Bermartabat*. Bandung: Nusa Media. Halaman 8

Banyak aturan mengenai kejahatan yang telah diatur di dalam undang-undang tersendiri dan salah satu dari undang-undang yang mengatur kejahatan secara tersendiri ialah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Tindak Pidana Penerbangan yaitu tertera pada Bab XXII Pasal 401-443 perkembangan hukum pidana pada saat ini tak lain karena perkembangan masyarakat, Jadi mengenai Tindak Pidana Penerbangan telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Tindak Pidana Penerbangan, di dalam pasal-pasal tersebut diatur mengenai sanksi pidana atas tindakan yang bertentangan dengan hukum.

Mengenai larangan penerbangan wilayah udara Republik terlarang dan terbatas Indonesia sebagaimana disebutkan pada Pasal 6, mengenai sanksi pidananya diatur pada Pasal 401 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menjelaskan: Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Sedangkan untuk pelanggan wilayah udara terbatas diatur pada Pasal 402 yang menjelaskan: Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pelanggaran penerbangan penerbangan pesawat udara asing di Indonesia kerap kali terjadi, seperti salah satu kasusnya adalah Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines, yang terbang di wilayah kedaulatan Republik Indonesia tanpa memiliki izin terbang. Namun saat ditanya oleh petugas ATC pesawat tersebut menyampaikan izin terbang palsu. Dan pada akhirnya pesawat tersebut diturunkan secara paksa, dan dilakukan pemeriksaan kemudian dijatuhkan sanksi administrasi berupa denda sebesar enam puluh juta rupiah. Penerapan sanksi tersebut menjadi tanda tanya besar, dikarenakan pesawat tersebut telah melanggar ketentuan pidana di Indonesia, karena pesawat tersebut tidak memiliki izin terbang (*flight clearance*).

Fungsi Flight Clearance (FC) adalah untuk memantau semua penerbangan “*non schedule*” oleh pesawat udara asing maupun sipil Indonesia yang beroperasi di wilayah udara nasional. Selain itu untuk menjamin semua penerbangan nasional yang dilakukan oleh pesawat asing maupun sipil Indonesia sesuai peraturan yang berlaku demi menjamin keselamatan penerbangan dan keamanan negara.³ Jika dilihat di dalam Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyebutkan: 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 (lima ratus juta rupiah). Bunyi dari Pasal 53 tersebut adalah: setiap orang dilarang menerbangkan

³ TNI AU. <https://tni-au.mil.id/flight-clearance> Diakses Pada Tanggal 25 Maret 2022 Pukul 14.00 Wib

atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang dan atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.

Berdasarkan penjelasan yang sudah dipaparkan tersebut, maka layak dilakukan penelitian mengenai tindak pidana penerbangan oleh pesawat asing di Indonesia. Karena hal ini merupakan permasalahan yang sangat jarang diteliti sebelumnya, maka dari itu akan dilakukan penelitian dengan judul " **Tindak Pidana Atas Pelanggaran Penerbangan Pesawat Asing di Wilayah Udara Republik Indonesia**"

1. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini antara lain:

- a) Bagaimana pengaturan hukum penerbangan di wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia?
- b) Bagaimana bentuk sanksi pidana atas pelanggaran pesawat asing di Wilayah Republik Indonesia?
- c) Bagaimana dampak hukum atas pelanggaran penerbangan pesawat asing di Wilayah Republik Indonesia?

2. Faedah Penelitian

Faedah penelitian dalam penelitian ini antara lain:

a) Secara Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini bermanfaat bagi bidang ilmu hukum, terutama pada konsentrasi hukum pidana, karena pada penelitian ini membahas tindak pidana atas pelanggaran oleh pesawat udara di wilayah

kedaulatan udara Republik Indonesia, yang mana persoalan tindak pidana di udara sangat jarang dibahas dan dikaji oleh para akademisi, sehingga diharapkan penelitian ini menjadi bacaan yang dapat bermanfaat bagi para akademisi atau mahasiswa. Padahal banyak sekali kasus Pesawat Udara yang melanggar ketentuan hukum pidana, namun karena terbatasnya pemahaman mengenai tindak pidana di bidang penerbangan dan jarang menjadi objek pembahasan maka hanya sedikit yang memahami tindak pidana di bidang penerbangan. Maka secara teoritis penelitian ini diharapkan akan menjadi bahan bacaan bagi para akademisi atau mahasiswa.

b) Secara Praktis

Secara praktis, penelitian ini bermanfaat bagi para penegak hukum atas pelanggaran wilayah udara, baik untuk Tentara Nasional Indonesia Angkatan udara dalam hal penyelidikan dan bagi Kementerian Perhubungan dalam hal penyidikan, sehingga penegakan hukum dapat optimal dilakukan oleh instansi tersebut dan wilayah udara Republik Indonesia aman. Karena dalam penegakannya sangat jarang kasus pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing dilakukan penegakan secara pidana, dan sanksi lebih sering dengan menerapkan sanksi administrasi. Sehingga dengan adanya penelitian ini diharapkan akan menjadi dasar atau referensi bagi para penyidik Kementerian Perhubungan dan Penyidik Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini antara lain:

- 1) Untuk mengetahui pengaturan hukum penerbangan di Wilayah Udara Kedaulatan Republik Indonesia
- 2) Untuk mengetahui bentuk sanksi pidana atas pelanggaran pesawat asing di Wilayah Republik Indonesia
- 3) Untuk mengetahui dampak hukum atas pelanggaran penerbangan pesawat asing di Wilayah Republik Indonesia

C. Definisi Operasional

Penelitian ini agar secara pembahasan tidak melebar terlalu jauh, maka akan disebutkan mengenai definisi operasional atas variabel pada penelitian ini, yang antara lain adalah:

1. Tindak Pidana

Muljatno, mengatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barangsiapa yang melanggar larangan tersebut.⁴ Namun tindak pidana yang dimaksud pada penelitian ini adalah tindak pidana penerbangan.

2. Pelanggaran Penerbangan

Pelanggaran menurut Wirjono Prodjodikoro adalah suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain

⁴ H. Suyanto. 2018. *Pengantar Hukum Pidana*. Yogyakarta: CV. Budi Utama. Halaman 68

dari pada perbuatan melawan hukum. Penerbangan menurut Pasal 1 Poin 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Maka dari itu pelanggaran penerbangan yang dimaksud pada penelitian ini adalah suatu perbuatan melawan hukum atas wilayah udara dan keselamatan dan keamanan lingkungan hidup.

3. Pesawat Asing

Pesawat asing yang dimaksud pada penelitian ini adalah Pesawat udara sipil asing, yang sebagaimana dijelaskan di dalam Permenhub Nomor 66 Tahun 2015 Pasal 1 Ayat 3 adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan negara asing. Namun pesawat asing yang dimaksud dalam penelitian ini adalah Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines.

4. Wilayah Udara Republik Indonesia

Wilayah udara menurut Pasal 1 Ayat 2 Undang-Undang 1 Tahun 2009 adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia. Maka Wilayah Udara Republik Indonesia pada penelitian adalah wilayah kedaulatan udara di atas daratan dan perairan Republik Indonesia. Namun wilayah udara yang dimaksud adalah wilayah udara Republik Indonesia.

D. Keaslian Penelitian

Penelitian ini memang bukanlah suatu hal yang baru, karena sudah ada penelitian sebelumnya yang pernah mengkaji mengenai tindak pidana penerbangan. Tetapi penelitian mengenai tindak pidana penerbangan masih jarang dikaji oleh para peneliti atau mahasiswa. Dalam penelitian ini memiliki beberapa perbedaan perihal substansi yang dikaji oleh penelitian yang sebelumnya. Setelah dilakukan penelusuran, terdapat beberapa penelitian yang secara substansi hampir mendekati penelitian ini. Berikut beberapa penelitian yang hampir mendekati pembahasan pada penelitian ini:

1. Skripsi T. Ari Dian Utama NPM: 1106200283 yang berjudul “Pertanggungjawaban Pidana Kapten Penerbangan Akibat Kelalaiannya Terjadi Kecelakaan Pesawat” Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Pada penelitian ini membahas bagaimana pertanggungjawaban seorang pilot yang telah lalai dalam menerbangkan pesawat sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat, pada penelitian tersebut merupakan penelitian yang menganalisis putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap. Sedangkan penelitian ini mengkaji tindak pidana atas pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia oleh pesawat asing yang tidak memiliki izin. Kesamaan penelitian milik T. Ari Dian Utama dengan penelitian ini adalah sama-sama menggunakan metode penelitian normatif.

2. Skripsi Nur Ainun Hasanuddin NPM: 11171324 yang berjudul “ Tinjauan Hukum Terhadap Pelaksanaan Penyidikan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Dalam Tindak Pidana Penerbangan di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar. Pada penelitian tersebut mengkaji hukum pidana formil, hal ini dapat dilihat yang dibahas adalah kewenangan penyidikan oleh penyidik pegawai negeri sipil dalam kasus tindak pidana penerbangan dan sinergitas penyidik pegawai negeri sipil dengan penyidik Kepolisian. Sedangkan pada penelitian ini membahas hukum pidana materiil, yaitu mengenai tindak pidana pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia oleh pesawat asing. Kesamaan penelitian milik Nur Ainun Hasanuddin dengan penelitian ini adalah sama-sama menggunakan metode penelitian normatif.

Berdasarkan kedua penelitian tersebut, tidak ada pembahasan yang sama persis dengan penelitian ini, maka dari itu penelitian ini layak dikaji karena sebelumnya belum ada pembahasan yang sama persis dengan penelitian ini, terlebih pelanggaran wilayah udara sering terjadi di Indonesia sedangkan penegakan hukum pidananya masih jauh dari kata optimal.

E. Metode Penelitian

Demi mencapai hasil penelitian yang optimal, maka penelitian ini melakukan beberapa langkah atau metodologi penelitian hukum. yang antara lain sebagai berikut:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif, penelitian hukum normatif adalah penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan

pustaka (data skunder) atau penelitian hukum pustaka.⁵ Dan menggunakan pendekatan perundang-undangan untuk mencari jawaban dari permasalahan yang dikaji.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif, hal ini dikarenakan menggambarkan tindak pidana penerbangan yang dilakukan oleh pesawat asing di wilayah udara Republik Indonesia dikaitkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk melukiskan tentang sesuatu hal di daerah tertentu dan pada saat tertentu.⁶

3. Sumber Data

Sumber data pada penelitian ini terdiri dari data sekunder dan data yang bersumber dari hukum islam. Sumber hukum islam berdasarkan Ayat suci Al-Quran Q.S An-Nur 24:55, yang memiliki relevan dengan penelitian ini. Sedangkan data sekunder terdiri dari 3 yaitu:

- a. Bahan hukum primer, yaitu berupa peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian. Peraturan perundang-undangan yang dipakai dalam penelitian ini adalah:
 - 1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
 - 2) Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.

⁵ Ediwarman. 2016. *Metode Penelitian Hukum*. Yogyakarta: Genta Publishing. Halaman 21

⁶ Suratman dan H.Philips Dillah. 2020. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Alfabeta, CV. Halaman 47

- 3) 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.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu berupa bahan yang mendukung penelitian seperti: jurnal, skripsi, tesis, disertasi atau karya ilmiah lainnya yang berhubungan dengan penelitian.
- c. Bahan hukum tersier, merupakan bahan non hukum yang relevan dan dapat digunakan untuk mendukung penelitian ini, seperti: kamus bahasa, ensiklopedia atau jurnal cabang ilmu lainnya.

4. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data pada penelitian ini terbagi menjadi dua bentuk yakni: studi dokumen secara *offline* dan studi dokumen secara *online*. Studi dokumen yang diperoleh secara *offline* dengan menelusuri buku-buku pada perpustakaan daerah Provinsi Sumatera Utara, perpustakaan Kota Medan, perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, perpustakaan Pasca Sarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, serta buku milik pribadi. Sedangkan studi dokumen secara *online* dilakukan dengan cara melakukan pencarian melalui internet untuk memperoleh *e-book*, jurnal atau penelitian yang relevan dengan pembahasan penelitian.

5. Analisis Data

Analisis data pada umumnya terbagi menjadi, analisis data secara kualitatif dan analisis data secara kuantitatif, akan tetapi pada penelitian ini menggunakan

analisis kualitatif, yaitu data yang telah diperoleh dari studi kepustakaan kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang dikaji di dalam penelitian ini, Jadi bahan hukum yang telah dikumpulkan tersebut dianalisis untuk memecahkan permasalahan yang dikaji di dalam penelitian ini yaitu mengenai tindak pidana atas pelanggaran penerbangan pesawat asing di Wilayah udara Republik Indonesia.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tindak Pidana Pelanggaran Penerbangan

Definisi mengenai tindak pidana asalnya dari Bahasa Belanda, yaitu *strafbaarfeit*. Karena sistem hukum Indonesia mengacu pada hukum Belanda, maka Kuhp yang dipakai di Indonesia atau biasa disebut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana secara substansi asalnya adalah dari *Wetboek van Strafrecht (WvS)* di dalam Wvs menggunakan kata *strafbaarfeit*. Sebagaimana diketahui kata *Strafbaarfeit* memiliki penjelasan yang berbeda tetapi pada dasarnya tetap sama yaitu peristiwa suatu pidana sebagai tindak pidana. Maksud kata *feit* jika dilihat dari bahasa belanda adalah bagian dari kenyataan atau dalam bahasa belanda sendiri merupakan *een gedeelte van de wekelijkheid*. Kata *strafbaar* mengandung arti bisa dihukum, maka dari itu dapat disimpulkan kata *strafbaarfeit* adalah bagian dari kenyataan yang bisa dihukum, yang apabila dikaji kurang tepat, maka dari itu perlu dipahami bahwa yang bisa dipidana adalah manusia yang merupakan pribadinya bukan suatu kenyataan atau perbuatan/tindakan.

Tidak ditemukan penjelasan definisi perbuatan pidana pada KUHP ataupun selain KUHP. Maka dari itu para pakar hukum memberikan definisi dari perbuatan pidana sampai dengan saat ini belum seragam dan cenderung selalu berbeda-beda. Definisi dari perbuatan pidana sangat perlu dijelaskan serta diketahui, karena unsur tindak pidana memang perlu dipahami dan menjadi dasar untuk menentukan perbuatan yang dilakukan seseorang adalah suatu tindak pidana atau bukan. Agar tidak salah mengambil langkah.

Mengenai pengertian tindak pidana beberapa ahli memberikan pengertian yang berbeda seperti yang dijelaskan oleh simons memberi definisi dari tindak pidana: “adalah suatu perbuatan yang diancam dengan pidana, yang bersifat melawan hukum yang berhubungan dengan kesalahan dan dilakukan oleh orang yang mampu bertanggungjawab “Sedangkan Pompe memberikan definisi dari tindak pidana sebagai berikut: “suatu pelanggaran norma baik itu disengaja atau tidak disengaja yang dilakukan oleh pelaku dan kemudian dijatuhkannya hukuman pidana kepada pelaku tersebut demi memelihara tertib hukum dan kepastian hukum.”⁷

Tindak pidana secara umum diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang terdiri Buku I, II dan III dan memiliki IX bab, namun di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana hanya mengatur ketentuan umum mengenai suatu tindak pidana, maka dapat dikatakan hukum pidana umum. Hal ini dikarenakan hukum pidana umum adalah hukum yang ditujukan dan berlaku bagi setiap orang sebagai subjek hukum tanpa membedakan kualitas pribadi subjek hukum.⁸ Selain hukum pidana umum ini, ada juga yang disebut sebagai hukum pidana khusus yaitu ketentuan-ketentuan hukum pidana secara materil berada diluar KUHP atau secara formil berada di luar KUHP.⁹

Van Hamel memberikan definisi tindak pidana (*strafbaar feit*) yaitu kelakuan orang (*menselijke gedraging*) yang dirumuskan dalam undang-undang (*wet*), yang bersifat melawan hukum, yaitu patut dipidana (*strafwaardig*) dan

⁷ Faisal Riza. 2020. *Hukum Pidana*. Depok: PT. Rajawali Buana Pusaka. Halaman 40

⁸ Eddy O.S. Hiariej. 2017. *Prinsip-prinsip Hukum Pidana*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka. Halaman 23

⁹ *Ibid.*, Halaman 24

dilakukan dengan kesalahan.¹⁰ Wirjono Prodjodikoro menjelaskan bahwa tindak pidana adalah suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana. Kemudian, Tresna menggunakan istilah peristiwa pidana, yaitu suatu perbuatan manusia yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan perundang-undangan lainnya, terhadap perbuatan mana yang diadakan tindakan hukuman. Satochid Kartanegara merumuskan *strafbaar feit* adalah perbuatan yang dilarang oleh undang-undang yang diancam dengan hukuman.¹¹ Menurut Utrecht, tindak pidana adalah adanya kelakuan yang melawan hukum, ada seorang pembuat (*dader*) yang bertanggung jawab atas kelakuannya – anasir kesalahan (*element van schuld*) dalam arti kata “bertanggung jawab” (“*strafbaarheid van de dader*”).¹²

Selain rumusan tindak pidana yang telah dikemukakan diatas, juga terdapat rumusan yang dikemukakan oleh J.E Jonkers yang memberikan definisi *strafbaar feit* itu menjadi dua pengertian, yaitu sebagai berikut.¹³

1. Definisi pendek memberikan pengertian *strafbaar feit* adalah suatu kejadian (*feit*) yang dapat diancam pidana oleh undang-undang.
2. Definisi panjang atau lebih mendalam memberikan pengertian *strafbaar feit* adalah suatu kelakuan melawan hukum berhubung dilakukan dengan sengaja, atau alpa oleh orang yang dapat dipertanggungjawabkan.

Simons menyebutkan unsur-unsur tindak pidana (*strafbaar feit*) adalah:¹⁴

¹⁰ Sudaryono, dkk. 2017. *Hukum Pidana Dasar-Dasar Hukum Pidana Berdasarkan KUHP dan RUU KUHP*. Surakarta: Muhammadiyah University Press. Halaman 92.

¹¹ Ishaq. 2020. *Hukum Pidana*. Depok: Rajawali Pers. Halaman 74.

¹² Agus Rusianto. 2016. *Tindak Pidana & Pertanggungjawaban Pidana Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, dan Penerapannya*. Jakarta: Prenadamedia Group. Halaman 3

¹³ Ishaq. *Op., Cit.* Halaman 75

¹⁴ H. Suyanto. *Op., Cit.* Halaman 75.

1. Perbuatan manusia (positif atau negatif berbuat atau tidak berbuat atau membiarkan)
2. Diancam dengan pidana (*strafbaar gesfeld*) melawan hukum (*on reechmatig*)
3. Dilakukan dengan kesalahan (*met schuld in verband staand*) oleh orang yang bertanggung jawab (*toerekeningstrafbaar person*)

D. Simons membedakan unsur-unsur tindak pidana menjadi unsur objektif dan unsur subjektif. Unsur objektif dalam tindak pidana meliputi: (1) perbuatan orang; (2) akibat yang kelihatan dari perbuatan itu; (3) mungkin ada keadaan tertentu yang menyertai perbuatan itu, seperti di muka umum (*openbaar*) pada Pasal 181 KUHP. Sementara itu, unsur subjektif dalam tindak pidana itu mencakup: (1) orang yang mampu bertanggung jawab; (2) adanya kesalahan (*dolus* ataupun *culpa*).¹⁵

Secara umum, tindak pidana adalah perbuatan atau serangkaian perbuatan yang padanya dilekatkan sanksi pidana. Dengan demikian dilihat dari istilahnya, hanya sifat-sifat dari perbuatan saja yang meliputi suatu tindak pidana, sedangkan sifat-sifat orang yang melakukan tindak pidana tersebut menjadi bagian dari persoalan lain, yaitu pertanggung jawaban pidana.

Tindak pidana penerbangan di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 terdapat berbagai ketentuan pidana pelanggaran ataupun kejahatan pidana penerbangan yang berlaku. Ketentuan pidana tersebut meliputi pelanggaran

¹⁵ Sudaryono., Halaman 94

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.

B. Pesawat Udara Asing

Berbeda dengan moda transportasi laut yang telah lahir jauh sebelumnya, kelahiran moda transportasi udara, baru lahir sejak permulaan abad ke-17. Pada saat

itu Francisco de Lana dan Galier mencoba mengembangkan model pesawat udara yang dapat terbang di atmosfer kemudian diikuti oleh Pater de Gusman di Lisbon yang berhasil terbang di ruang udara dengan menggunakan udara yang dipanaskan, sedangkan Black berhasil terbang dengan balon yang diisi dengan zat air pada 1767 yang diikuti oleh Cavallo pada 1782. Black terbang juga dengan balon yang diisi dengan gas. Percobaan penerbangan tersebut dilanjutkan oleh Montgolfier bersaudara di Prancis dengan balon yang diisi dengan udara panas. Setelah berhasil percobaan-percobaan tersebut, akhirnya Blanchard bersama Jaffies berhasil terbang melintasi Selat Calais dengan menggunakan balon bebas pada 1785 yang pernah digunakan untuk Perang Franco-Prusia tahun 1870-1871 untuk mengungsikan para pejabat negara.¹⁶

Berdasarkan jenisnya, klasifikasi pesawat udara diatur dalam Bab VII yang tercantum dalam Pasal 30 sampai dengan Pasal 33 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 30 Konvensi Paris, pesawat udara terdiri dari tiga jenis, yaitu pesawat udara militer, pesawat udara dinas pemerintahan, pesawat udara bea cukai dan polisi termasuk pesawat udara sipil (*private aircraft*), namun pada Konvensi Paris tidak diatur pengertian pesawat udara.

Definisi pesawat udara dalam Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan yang dimaksud dengan pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi

¹⁶ H.K.Martono dan Ahmad Sudiro. 2018. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Halaman 9

bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.

Mengenai definisi pesawat udara asing dapat dilihat dari Pasal 1 Angka 16 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia menyatakan bahwa pesawat udara asing adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan negara asing.

Pengoperasian pesawat udara asing menurut Pasal 63 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan dalam keadaan tidak tersedianya kapasitas pesawat udara di Indonesia atau tidak tersedianya jenis atau kemampuan pesawat udara Indonesia untuk melakukan kegiatan angkutan udara, atau bencana alam dan/atau bantuan kemanusiaan yang waktu pengoperasian pesawat udara asing tersebut dibatasi sampai dapat ditanggulangnya keadaan tertentu oleh pesawat udara Indonesia, pesawat udara asing dapat dioperasikan setelah mendapat izin dari Menteri Perhubungan.

Bunyi dari Pasal 414 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan juga menyatakan bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri Perhubungan dipidana dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana denda paling banyak dua miliar rupiah.

Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional dan/atau untuk

mengangkut penumpang dan kargo atau khusus mengangkut kargo. Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal adalah pelayanan angkutan udara niaga yang tidak terikat pada rute dan jadwal penerbangan yang tetap dan teratur. Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dapat berupa: a. rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan tujuan yang sama bukan untuk tujuan wisata (*affinity group*); b. kelompok penumpang yang membeli seluruh atau sebagian kapasitas pesawat untuk melakukan paket perjalanan termasuk pengaturan akomodasi dan transportasi local (*inclusive tour charter*); c. seseorang yang membeli seluruh kapasitas pesawat udara untuk kepentingan sendiri (*own use charter*); d. taksi udara (*air taxi*); atau e. kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal lainnya.¹⁷

C. Kedaulatan Udara Republik Indonesia

Wilayah bagi suatu negara merupakan unsur yang sangat mutlak, karena tidak akan mungkin ada sebuah negara apabila tidak ada wilayah tetap yang dihuni oleh penduduk yang mengikatkan diri dalam suatu negara. Wilayah merupakan salah satu unsur formal terbentuknya subyek hukum internasional yang disebut negara. Dalam Ensiklopedia Umum, wilayah adalah bagian muka bumi daerah tempat tinggal, tempat hidup, dan sumber hidup warga negara dari negara tersebut, yang terdiri atas tanah, air (sungai dan laut), dan udara. Adapun I Wayan Parthiana menyatakan wilayah merupakan suatu ruang dimana orang yang menjadi warga negara atau penduduk negara bersangkutan hidup serta menjalankan segala aktivitasnya.¹⁸

¹⁷ Sefriani. 2015 *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*. Jurnal Hukum *Ius Quia Iustum* Volume 4 Nomor 22. Halaman 557.

¹⁸ Adi Kusumaningrum. *Op.,Cit* Halaman 37

I Wayan Parthiana menegaskan bagian-bagian wilayah negara itu meliputi:

1) Wilayah daratan termasuk tanah didalamnya; 2) Wilayah perairan; 3) Wilayah dasar laut dan tanah dibawahnya yang terletak dibawah wilayah perairan; 4) Wilayah ruang udara.¹⁹

Wilayah (*territory*) yang disebut oleh Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 diatur lebih lanjut dalam Pasal 2 Konvensi yang meliputi *lands area* dan *territorial waters* (wilayah-wilayah daratan dan perairan-perairan teritorial). *Article 2 Chicago Convention* 1944 mendefinisikan wilayah atau teritorial dengan menyebutkan bahwa:

“For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State”

Wilayah menurut konvensi diatas merupakan bagian daratan dan perairan teritorial yang berbatasan dengannya yang berada di bawah kekuasaan/kedaulatan, perlindungan atau mandat suatu negara. Berdasarkan ketentuan tersebut dapat ditarik pengertian wilayah udara sebagai ruang udara di atas bagian daratan dan perairan teritorial yang berbatasan dengannya yang berada di bawah kekuasaan/kedaulatan perlindungan atau mandat suatu Negara. Adapun Priyatna Abdurrasyid, ruang udara adalah suatu ruang di angkasa yang terdekat dengan bumi dimana didapati unsur-unsur gas yang disebut udara, sedangkan secara yuridis wilayah atau ruang antar planet dinamakan ruang angkasa.²⁰

¹⁹ *Ibid.*, Halaman 37

²⁰ *Ibid.*, Halaman 39

Boer Mauna menegaskan bahwa laut merupakan perpanjangan dari daratan, dan oleh karena itu wilayah udara suatu negara mengikuti batas-batas wilayah negara di darat dan di laut. Pengertian-pengertian wilayah udara tersebut menunjukkan adanya batas horizontal dari suatu wilayah udara. Sedangkan mengenai batas vertikal wilayah udara suatu negara, yang merupakan bagian dari wilayah negara sampai kini belum ada kesepakatan dari masyarakat internasional, karena banyak teori yang melandasi pendapat masing-masing (teori batas ruang udara dan ruang angkasa).²¹

Berdasarkan praktek negara-negara, sesuai dengan kecendrungan sikap dan pandangannya, pendekatan batas vertikal ruang udara dapat dikelompokkan ke dalam:²²

1. Negara yang berpandangan bahwa penetapan batas antara ruang dan antariksa ditentukan dengan Pendekatan Spasial. Pendekatan ini dari segi hukum, ilmiah, dan teknis selama pembahasan di sidang UNCOPOUS terdapat beberapa teori/kriteria yang diajukan untuk menetapkan batas antara ruang dan udara dan antariksa antara lain:
 - a) Batas kedaulatan negara atas dasar lapisan-lapisan atmosfer, dan batas yang dianggap paling tepat adalah 80 Km.
 - b) Batas kemampuan terbang pesawat udara yang pada saat ini mencapai ketinggian sekitar 60-80 Km.

²¹ *Ibid.*, Halaman 40

²² *Ibid.*, Halaman 41

- c) Perigee terendah dari orbit satelit yaitu pada ketinggian antara 80-120 Km di atas permukaan bumi dan disimpulkan bahwa batas terendah antariksa yang ideal adalah pada ketinggian 100 Km.
 - d) Teori penguasaan efektif (*efektive control*) yang menekankan pada kemampuan negara untuk melakukan pengawasan efektif terhadap zona di atas wilayah suatu negara.
2. Negara yang berpandangan, bahwa penetapan batas antara ruang udara dan antariksa ditentukan dengan *Pendekatan Fungsional*. Dengan pendekatan ini, masalah batas antara ruang udara dan antariksa lebih ditekankan pada segi “*sifat*” dan “*fungsi*” kegiatannya, yaitu dengan membedakan antara kegiatan “*aeronautical*” dengan kegiatan “*astronautical*” dimana masing-masing kegiatan tersebut tunduk pada rezim hukum yang berbeda. Apabila kegiatan bersifat keruang udaraan, maka kegiatan tersebut tunduk pada rezim hukum udara (Konvensi Chicago tahun 1944), namun apabila kegiatan tersebut mempunyai sifat keantariksaan, maka kegiatan tersebut tunduk pada rezim hukum antariksa (*Outer Space treaty 1967*).²³

Indonesia merupakan sebuah negara yang berdaulat. Hal tersebut dimuat dalam Alinea Kedua Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang berbunyi “Dan perjuangan pergerakan kemerdekaan Indonesia telah sampailah kepada saat yang berbahagia dengan selamat sentosa mengantarkan rakyat Indonesia ke depan pintu gerbang kemerdekaan Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur”. Kedaulatan suatu wilayah

²³ *Ibid.*, Halaman 42

terutama udara merupakan tempat atau sarana dalam melaksanakan suatu pemerintahan. Apabila hendak memasuki wilayah Indonesia maka harus memiliki izin terlebih dahulu. Jika dilihat dari pandangan Agama Islam yang dapat dilihat dalam Firman Allah SWT pada Surah An-Nur Ayat 27 yang berbunyi:

يٰۤاَيُّهَا الَّذِيْنَ ءَامَنُوْا لَا تَدْخُلُوْا بُيُوْتًا غَيْرِ بُيُوْتِكُمْ حَتّٰى
تَسْتَأْذِنُوْا وَاَسَلِمُوْا عَلٰى اٰهْلِهَا ذٰلِكُمْ خَيْرٌ لَّكُمْ لَعَلَّكُمْ
تَذَكَّرُوْنَ

Artinya: Wahai orang-orang beriman, janganlah kamu memasuki rumah yang bukan rumahmu sebelum meminta izin dan memberi salam kepada penghuninya. Yang demikian itu lebih baik bagimu, agar kamu selalu ingat.

Maksud dari ayat tersebut ialah untuk seseorang yang hendak memasuki rumah milik orang lain hendaknya meminta izin untuk memasuki rumahnya, dengan ditandai dengan memberi salam, apabila tidak mendapatkan jawaban sampai dengan tiga kali salam maka sebaiknya pulang, apabila ada jawaban maka barulah boleh masuk. Cara tersebut merupakan cara yang baik untuk memasuki rumah orang lain dengan meminta izin terlebih dahulu dengan cara memberi salam dan menunggu sampai diizinkan, apabila tidak maka diperkenankan untuk pulang.

Konsep Islam tersebut juga dipakai dalam penerbangan yang melintasi batas kedaulatan negara. Sebagaimana dalam beberapa Konvensi Internasional yang mengatur tentang penerbangan ataupun tata ruang kedaulatan wilayah dalam suatu negara, Indonesia meratifikasi beberapa regulasi tersebut ke dalam Hukum Nasional seperti *Luchtvaart Besluit* 1932, *Luchtvaart Ordonnantie* 1934 (di bidang

hukum udara publik) yang kemudian dicabut menjadi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1958 tentang Penerbangan, kemudian diganti lagi dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (mengacu kepada Konvensi Chicago 1944), selanjutnya diganti kembali menjadi Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (mengacu kepada Konvensi Chicago 1944, Konvensi Warsawa 1929, dan Konvensi Montreal 1999).

Sifat kedaulatan negara di udara yang bersifat *complete and exclusive* merupakan pembeda dengan kedaulatan negara laut teritorial. Karena sifatnya yang demikian, maka di ruang udara tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) bagi pihak asing, sementara di laut teritorial dibatasi dengan hak negara lain untuk melakukan hak lintas damai. Ruang udara suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Hanya dengan izin dari negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian bilateral maupun multilateral, maka ruang udara suatu negara dapat dilalui oleh pesawat udara asing. Negara kemudian mengatur dalam hukum nasionalnya bagaimana mengukuhkan kedaulatan negara atas ruang udara tersebut sebagai sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan untuk pertahanan negara dan kemakmuran rakyat.

Kedaulatan Indonesia atas ruang udaranya dimuat dengan tegas dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Pada dasarnya apabila merujuk kepada Pasal 5 tersebut, pelanggaran wilayah udara terjadi pada saat suatu pesawat udara melintas di

wilayah udara Negara Republik Indonesia tanpa dilengkapi izin dari pihak yang berwenang.

Sebagai implementasi kedaulatan negara di ruang udara, berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan berperan melaksanakan kedaulatan negara dalam bentuk wewenang dan tanggung jawab mengenai pengaturan ruang udara untuk kepentingan nasional, dimana Pemerintah melaksanakan kewenangan dan tanggung jawab pada pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan, dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Bentuk kedaulatan negara di bidang pertahanan dan keamanan negara dilakukan melalui kewenangan pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas, serta pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang dan larangan tersebut harus bersifat permanen dan menyeluruh.

Uraian mengenai kedaulatan wilayah di udara tidak lepas dari pengaturan ruang udara (*airspace*) di atas wilayah teritorial yang disebut *Flight Information Region* (FIR). Pasal 262 Undang-Undang Penerbangan mengatur tentang pelayanan ruang udara di wilayah Republik Indonesia. Menurut Pasal tersebut, pelayanan ruang udara ada yang didelegasikan oleh negara lain atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dan sebaliknya, ruang udara di atas wilayah Republik Indonesia juga didelegasikan ke negara lain berdasarkan perjanjian.

Pada prinsipnya, setiap negara di dalam wilayah kedaulatannya mempunyai hak untuk menjalankan, memaksakan serta menyelesaikan perkara-perkara yang terjadi atas orang, benda, dan berbagai permasalahan lainnya berdasarkan peraturan

perundangan nasionalnya. Namun kekuasaan tersebut tidaklah begitu absolut sehingga tidak dapat begitu saja mengesampingkan kepentingan negara-negara lain. Oleh karena itu, kedaulatan yang penuh dan utuh tersebut juga harus menghormati ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam hukum internasional.

Sampai setelah Perang Dunia ke-1 (1914-1918) satu-satunya aspek hukum udara yang menjadi perhatian serius para ahli hukum hampir di setiap negara, terutama para ahli hukum Inggris, adalah ketentuan-ketentuan hukum internasional publik dan hukum perselisihan (*conflict of laws*). Yang menjadi kontroversi terpusat pada masalah kedaulatan negara di ruang udara (*sovereignty in the air*) yang pada dewasa ini tidak perlu lagi dilanjutkan, kecuali perdebatan sejumlah teori-teori utama.²⁴

Secara umum, diatas laut lepas/bebas (*over the high seas*) sudah diakui atau diterima bahwa ruang udara adalah bebas. Namun, dalam hal ruang udara diatas daratan, termasuk perairan pedalaman dan laut territorial, terjadi perdebatan antara berbagai teori, yang dapat dikelompokkan ke dalam tiga atau mungkin empat teori.²⁵

1. Teori pertama, bahwa ruang udara adalah bebas, kecuali hak-hak negara-negara yang diperlukan demi kepentingan keamanannya sendiri. Teori ini, yang selalu digandengkan dengan nama pelopornya, Fauchille, telah diterima oleh Institut Hukum Internasional (*the Institute of International Law*) pada tahun 1906. Teori ini terutama berdasarkan pada alasan

²⁴ E.Saefullah Wiradipraja. 2018. *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa* Buku I Hukum Udara. Bandung: PT. Alumni. Halaman 97

²⁵ *Ibid*

(*argument*) bahwa udara secara fisik tidak dapat dikuasai karena dia tidak dapat secara nyata dan terus menerus dikuasai atau ditempati (*occupied*). Alasan ini secara substansi sama dengan salah satu alasan yang dikemukakan oleh Grotius untuk konsepnya tentang kebebasan dilaut. Kedaulatan mengandung arti kemungkinan penguasaan atau pendudukan (*occupation*), sehingga dipertanyakan bahwa karena pendudukan di ruang udara tidak mungkin, apakah di ruang udara ada kedaulatan. Meskipun demikian, kedaulatan tidak selalu mengharuskan kehadiran yang terus menerus seperti penguasaan/pemilikan dalam hukum perdata. Suatu negara dapat melaksanakan kedaulatannya atas padang pasir yang sangat luas, atau puncak sebuah gunung yang tidak berpenduduk, jika secara *de facto* mengawasi atau menguasai dan dalam keadaan terdapat ancaman terdapat keamanan dapat menangani atau menumpas setiap kekacauan di dalam negeri (*internal*) dan memukul mundur serangan dari luar (*external attack*). Dalam arti bahwa suatu negara dapat menguasai atau mengawasi ruang udara di atasnya.

2. Teori kedua, bahwa berdasarkan analogi dengan lajur laut (*maritime belt*) atau perairan territorial, bahwa di atas daratan dan perairan (laut) dari setiap negara terdapat suatu daerah yang lebih rendah dari ruang udara territorial, dan daerah yang lebih tinggi dan yang tak terbatas yang merupakan ruang udara bebas.
3. Teori ketiga, bahwa suatu negara memiliki kedaulatan yang lengkap (*complete sovereignty*) di ruang udara yang berada dibawah kekuasaannya

sampai ketinggian yang tak terbatas, jadi menerapkan maksim *cuyus est solum* dalam arti yang sederhana.

4. Teori keempat, adalah ketori ketiga dengan tambahan “hak lintas damai (*innocent passage*) bagi pesawat udara non-militer asing”.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Penerbangan Di Wilayah Udara Kedaulatan Republik Indonesia

Berdasarkan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 Perubahan ke-4 disebutkan bahwa: “Negara Indonesia adalah negara hukum”. ketentuan pasal tersebut merupakan landasan konstitusional bahwa Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum, negara ditempatkan sebagai satu-satunya aturan main dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara (*supremacy of law*).²⁶ Sederhananya hukum dijadikan dasar dalam melakukan perbuatan apapun yang menyangkut hubungan secara umum atau privat.

Kelompok norma-norma hukum yang dibawah aturan dasar negara/aturan pokok negara adalah undang-undang (*formell gesetz*). Berbeda dengan kelompok-kelompok norma di atasnya, norma-norma dalam suatu undang-undang sudah merupakan norma hukum yang lebih konkret dan terinci, serta sudah dapat langsung berlaku di dalam masyarakat. Norma hukum dalam undang-undang ini tidak saja norma hukum yang bersifat tunggal, tetapi norma-norma hukum itu dapat merupakan norma hukum yang berpasangan sehingga terdapat norma hukum sekunder di samping norma hukum primernya. Dengan demikian, dalam suatu undang-undang sudah dapat dicantumkan norma-norma yang bersifat sanksi, baik itu sanksi pidana maupun sanksi pemaksa.²⁷ Dalam pembahasan ini akan diulas

²⁶ Serlika Aprita dan Yonani Hasyim. 2020. *Hukum dan Hak Asasi Manusia*. Bogor: Mitra Wacana Media. Halaman 64

²⁷ Lutfil Ansori. 2019. *Legal Drafting :Teori dan Praktik Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan*. Depok: Rajawali Pers. Halaman 23

mengenai aturan atau Undang-Undang yang mengatur kegiatan penerbangan di wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia. Sebagaimana sebelumnya telah terjadi pelanggaran wilayah udara oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines.

Perihal membahas mengenai pengaturan penerbangan di wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia, akan dibahas terlebih dahulu kronologi dari pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines yang terjadi pada tahun 2014. Agar mengetahui bentuk pelanggaran yang terjadi.

2 Pesawat Sukhoi TNI AU menyergap pesawat jet pribadi dengan operator Saudi Arabian Airlines. Pesawat jenis Gulfstream IV dengan no HZ-103 ini berangkat dari Singapura menuju Darwin Australia sebelum menuju tujuan akhir Brisbane. Pukul 12.40 wita Komandan Skadron Udara 11 mendapat ada laporan sasaran pesawat black fight dari Singapura menuju Darwin, yang posisinya mendekati Banjarmasin.²⁸

Pesawat asing tak dikenal yang ditengarai berbendera Arab Saudi itu dengan tenang melintas seolah tanpa salah. Ketika ATC Ujung Pandang menanyai izin, sang pilot menyebutkan bahwa dia sudah memiliki ijin penerbangan dengan nomor 5042+AUNBLN+DAU3010+2014. “Namun setelah diperiksa ulang ternyata nomor tersebut adalah perijinan melintas bagi pesawat Haji jenis Boeing 747-400”. Komando Pertahanan Udara Nasional menangkap pesawat asing tersebut yang terbukti menggunakan identitas yang tidak benar serta makin mencurigakan.

²⁸Merdeka.com <https://m.merdeka.com/peristiwa/ini-kronologi-penyergapan> Diakses Pada Tanggal 28 Juli 2022 Pukul 15.00 Wib

Setelah ditanya berulang-ulang mengenai perizinan, dia menambah kecepatan, yang semula 0.75 Mach menjadi 0.85 Mach. Pengendali operasi pertahanan udara di Jakarta dan Makasar menilai pesawat tersebut berniat kabur secepatnya keluar dari wilayah NKRI menuju Australia.²⁹

Thunder Flight Sukhoi melaksanakan pengejaran sampai melewati Eltari, Kupang dan berhasil mendekati pesawat tersebut dan dapat melaksanakan komunikasi dengan radio di sekitar 86 Nm atau 150 km dari Kupang. Pengejaran ini tepat pada waktunya karena pesawat jet Arab itu sudah mendekati perbatasan wilayah udara Timor Leste. Didekati dengan kecepatan suara dan senjata rudal R-73 Archer yang sangat canggih tidak ada pilihan bagi Gulfstream IV ini selain menuruti perintah untuk mendarat di Kupang. Akhirnya pukul 13.25 WIB pesawat Gulfstream IV yang diketahui dari Saudi Arabia tersebut landing di Lanud Eltari menyusul pada pukul 13.32 WIB kedua pesawat Su-30 MK2 juga landing di Eltari.³⁰

Pesawat Gulfstream IV itu kemudian diparkir di Apron Lanud El Tari. Identifikasi penerbangan adalah Kapten Pilot Waleed Abdulaziz M dengan total awak sebanyak 6 orang dan penumpang 7 orang. Kapten pilot beserta 6 orang awak pesawat dibawa ke ruang VIP Romm Lanud El Tari dengan dikawal ketat oleh Personel Lanud El Tari. Mereka diinterogasi tentang tidak adanya dokumen Flight Clearance. Sementara penumpang yang berjumlah 7 orang tetap di dalam pesawat. Pemeriksaan dan penyidikan oleh personel TNI AU serta PPNS Perhubungan

²⁹ *Ibid.*,

³⁰ *Ibid.*,

Udara karena mereka melanggar wilayah udara Indonesia. fakta menunjukkan bahwa pesawat Gulfstream IV ini dilepas oleh otoritas penerbangan Singapura tanpa diberi informasi tentang persyaratan Flight Clearance untuk melintasi ruang udara Indonesia bagi pesawat tak terjadwal.³¹

Berdasarkan hukum internasional, pelanggaran wilayah kedaulatan di udara sering terjadi, apapun alasannya. Kasus pelanggaran kedaulatan wilayah di udara terjadi diluar negeri, misalnya yang pernah dialami oleh pesawat udara *EL AL Constellation* (1955), *DC-7 Red Cross* (1969), *DC-8 Alitalia* (1970), Boeing 727 Libya (1973), dan kasus-kasus lain yang terjadi di Congo, Kuba, Angola, Vietnam, Kamboja, Muzambique, dan Chad, Boeing 707 *Korean Airlines* (1978), *Korean Airlines* (1983), *Air France* (1952). Dalam hukum internasional ketentuan yang menyangkut “*pelanggaran wilayah*” terdapat di dalam Konvensi Chicago 1944. Menurut Pasal 1 dan Pasal 6 Konvensi Chicago 1944, setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara di atasnya. Berdasarkan pasal tersebut tidak ada penerbangan internasional berjadwal, kecuali telah memperoleh izin lebih dahulu sebagaimana diatur dalam Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 maupun bentuk penerbangan lainnya. Pasal lainnya yang berkenaan dengan “*pelanggaran wilayah*” adalah Pasal 3 huruf (c), Pasal huruf (d), Pasal 9 Konvensi Chicago 1944.³²

Apabila dilihat lebih jauh banyak kasus pelanggaran wilayah udara yang terjadi dalam dunia Internasional, kejadian pelanggaran wilayah udara oleh

³¹ *Ibid.*,

³² H.K Martono dan Ahmad Sudiro. *Op.,Cit.* Halaman 71

Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines merupakan salah satu kejadian dari sekian banyak pelanggaran wilayah udara. Kasus pelanggaran wilayah udara lain pernah terjadi dan menimpa salah satu maskapai Korea yakni *Korean Airline*. Berikut akan dijelaskan lebih lanjut mengenai kejadian tersebut.

Seperti yang telah disebutkan di atas, bahwa pada 1 September 1983, *Korean Airlines*, nomor penerbangan KL007 ditembak jatuh oleh pesawat udara penyerang militer Uni Soviet yang menelan korban 269 orang termasuk awak pesawat udaranya meninggal dunia. Kasus penembakan ini menimbulkan gelombang kemarahan masyarakat internasional. Berbagai pendapat dalam forum internasional baik dari sisi hukum, ekonomi, maupun kemanusiaan dikemukakan sebagai argumentasi. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional juga segera melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah terulangnya penembakan tersebut dan merekomendasikan negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk menahan diri penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil. Penyerangan pesawat udara sipil tetap harus memerhatikan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, barang-barang yang diangkut, dan pesawat udaranya.³³

Kejadian pelanggaran wilayah udara oleh Pesawat Saudi Arabia Airlines apabila dilihat dari UUD 1945, sebagaimana diketahui kedudukannya dalam sistem peraturan perundang-undangan sebuah negara merupakan norma hukum yang paling tinggi tingkatannya yang menjadi rujukan bagi pembentukan peraturan perundang-undangan di bawahnya. Konstitusi dianggap sebagai sumber tertulis

³³ *Ibid.*, Halaman 72

dimana dikonstruksikan dalam naskah tertulis sebenarnya yang bertujuan mewujudkan *tripartite* tujuan hukum, yaitu kepastian hukum, kemanfaatan hukum, dan keadilan. Termasuk di dalam konstitusi tertulis Indonesia diatur tentang wilayah negara di mana di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 terdapat dua pasal yang mengatur hal tersebut, yaitu Pasal 25 A yang mengatur tentang wilayah negara dan Pasal 33 Ayat 3.

Menurut Pasal 25 A UUD 1945 menyatakan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang bercirikan nusantara.” Ciri wawasan nusantara menurut Mochtar Kusumaatmadja dipahami sebagai konsep penguasaan wilayah secara unilateral oleh bangsa Indonesia dalam mematahkan doktrin hukum laut internasional yang berlaku. Dalam konsep wawasan nusantara, sebenarnya mengukuhkan kedaulatan negara atas wilayah laut dan udara di atasnya di mana negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif. Lebih lanjut di dalam pasal 33 Ayat 3 UUD 1945 menyatakan bahwa “Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.

Merujuk Pasal 5 Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 menyatakan batas wilayah negara di darat, perairan, dasar laut dan tanah di bawahnya serta ruang udara di atasnya ditetapkan atas dasar perjanjian bilateral atau trilateral mengenai batas darat, batas laut dan batas udara serta berdasarkan peraturan perundang-undangan dan hukum Internasional.

Wilayah darat adalah tanah dalam batas wilayah negara termasuk semua permukaan bumi beserta benda-benda apa saja yang ada di atas maupun di dalam

kandungan bumi tersebut. Semua benda-benda mineral, benda galian di bawah permukaan bumi sampai tidak terbatas yang secara teknis masih dapat dieksploitasi dan eksporasi merupakan wilayah daratan. Sebagai negara berdaulat, negara tersebut dapat membuat terowongan, menempatkan kabel listrik, telepon, telegraf, menggali benda-benda tambang.³⁴ Wilayah perairan nasional terdiri dari laut teritorial beserta perairan pedalaman yang meliputi semua air yang terletak pada sisi dalam garis dasar, perairan sungai, perairan danau, perairan teluk, perairan terusan, perairan pelabuhan. Garis dasar atau tidak pada garis dasar yang terdiri dari garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada titik air rendah pada pulau-pulau atau bagian-bagian pulau yang terluar dalam wilayah suatu negara.³⁵

Batas wilayah udara secara horizontal mengacu pada Pasal 2 Konvensi Chicago 1944, yaitu diatas laut teritorial sampai ketinggian tidak terbatas sebagaimana ditafsirkan oleh Mahkamah Internasional (*Permanent Court of International Justice*) serta mengingat posisi Indonesia di khatulistiwa dan salah satu peserta Deklarasi Bogota 1976.³⁶ Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 maupun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, tidak ada pengaturan batas wilayah udara secara vertikal, karena itu dalam praktik mengikuti hukum kebiasaan internasional sebagaimana dijelaskan di atas. Berdasarkan praktik hukum kebiasaan internasional tersebut, maka kedaulatan Republik Indonesia secara vertikal juga tergantung pada kemampuan Indonesia mempertahankan kedaulatan di udara.³⁷

³⁴ *Ibid.*, Halaman 255

³⁵ *Ibid.*, Halaman 257

³⁶ *Ibid.*, Halaman 258

³⁷ *Ibid.*, Halaman 260

Lebih lanjut dijelaskan dalam Pasal 6 Ayat 1 poin c batas wilayah negara di udara mengikuti batas kedaulatan negara di darat laut dan batasnya dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan Hukum Internasional. Sedangkan batasan wilayah darat sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 6 Ayat 1 poin a berbatas dengan wilayah negara: Malaysia, Papua Nugini dan Timor Leste. Sedangkan batasan wilayah laut dijelaskan dalam Pasal 6 Ayat 1 poin b batas dengan wilayah negara: Malaysia, Papua nugini, Singapura dan Timor Leste.

Melihat ketentuan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah negara Republik Indonesia. Sebagai bentuk pelaksanaannya disebutkan dalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggungjawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.

Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 tentang international civil aviation menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Adapun yang dimaksud wilayah teritorial adalah wilayah daratan dan laut teritorial yang berhubungan dengannya dikuasai karena kedaulatan, kekuasaan mutlak, proteksi atau mandat dari suatu negara. Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas

wilayahnya. Kata-kata penuh dan eksklusif menunjukkan betapa besarnya kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas ruang udaranya.³⁸ Konvensi Chicago 1944 yang ditandatangani pada tanggal 7 Desember 1944 dan mulai berlaku (*come into force*) pada tanggal 4 April 1947 setelah sejumlah ratifikasi, yang diperlukan terpenuhi, merupakan hal terpenting dalam pembahasan hukum udara publik. Oleh karena itu, dalam Bab V ini pembahasan akan difokuskan kepada Konvensi Chicago tersebut. Sejumlah 50 negara telah menandatangani Konvensi Chicago pada tanggal 7 Desember 1944, bersama-sama tiga perjanjian yang dilekatkan kepadanya, yaitu *International Air Service Transit Agreement* atau *Transit Agreement* (juga dikenal sebagai *Two Freedoms Agreement*), *International Air Transport Agreement* atau *Transport Agreement* (juga dikenal sebagai *Five-Freedoms Agreement*), dan *Standard Form of Agreement for Provisional Air Routes*.³⁹

Kedaulatan negara bersifat “*exclusive*” dapat diartikan bahwa negara mempunyai hak untuk : 1) Mengizinkan atau tidak mengizinkan setiap penerbangan internasional ke dan di atas wilayahnya, 2) Memberlakukan regulasi, kondisi dan pembatasan-pembatasan bagi pelaksanaan penerbangan internasional tersebut. Kedua hak tersebut berkaitan dengan elemen-elemen terbang, yang diantaranya terdiri dari izin usaha, rute, kapasitas dan frekuensi terbang, tarif, kepemilikan perusahaan penerbangan (maskapai penerbangan), *doing business* (*selling and marketing, transfer of earning, etc*). Hal tersebut berkaitan dengan bagaimana

³⁸ Sefriani. 2015. *Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*. Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM Vol 22 Nomor 4 Oktober 2015. Halaman 544

³⁹ E.Saefullah Wiradipradja. *Op.,Cit.* Halaman 122

negara yang bersangkutan memfungsikan wilayah udaranya berdasarkan kepentingan nasionalnya tanpa melanggar ketentuan umum yang ada dalam hukum internasional. Jadi, prinsip kedaulatan “eksklusif” ini lebih menekankan kepada *functional declare*.⁴⁰

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 diganti dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara, Indonesia melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara, karena itu pemerintah dapat menetapkan zona larangan atau pembatasan terbang. Semua pesawat udara nasional maupun asing dilarang terbang di atas zona larangan atau pembatasan terbang. Bilamana terdapat pesawat udara yang melanggar zona larangan atau pembatasan terbang, personel lalu lintas udara memperingatkan agar pesawat udara tersebut meninggalkan zona larangan atau pembatasan terbang.⁴¹

Lebih lanjut dijelaskan dalam Pasal 7 Ayat 1-4 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan dalam rangka melaksanakan tanggungjawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan udara terbatas, pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang, larangan terbang sebagaimana dimaksud pada ayat 2 bersifat permanen dan menyeluruh, kawasan

⁴⁰ Adi Kusumaningrum. *Op.,Cit.* Halaman 154-155

⁴¹ H.K Martono dan Ahmad Sudiro. *Op.,Cit.* Halaman 260

udara terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat 1 hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.

Wilayah kawasan udara terlarang menurut Pasal 7 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia adalah merupakan kawasan udara di atas daratan dan atau perairan dengan pembatasan permanen dan menyeluruh bagi pesawat udara. Lebih lanjut disebutkan dalam ayat kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi:

1. Ruang udara di atas istana presiden;
2. Ruang udara di atas instalasi nuklir dan
3. Ruang udara di atas objek vital nasional yang bersifat strategis tertentu.

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.⁴² 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.⁴³

Wilayah udara terbatas menurut Pasal 8 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan atau perairan dengan pembatasan bersifat tidak tetap dan hanya dapat digunakan untuk operasi penerbangan oleh Pesawat udara negara. Lebih lanjut dalam Pasal 8 Ayat 3 kawasan udara terbatas meliputi:

- 1) Markas besar Tentara Nasional Indonesia
- 2) Pangkalan Udara Tentara Nasional Indonesia
- 3) Kawasan latihan militer
- 4) Kawasan operasi militer

⁴² *Ibid.*, Halaman 45

⁴³ *Ibid.*, Halaman 53

- 5) Kawasan latihan penerbangan militer
- 6) Kawasan latihan penembakan militer
- 7) Kawasan peluncuran roket dan satelit
- 8) Ruang udara yang digunakan untuk penerbangan dan atau kegiatan yang dilakukan oleh orang setingkat kepala negara atau kepala pemerintahan.

Meskipun terdapat larangan melintas di wilayah udara suatu negara karena merupakan hak kedaulatan negara tersebut, akan tetapi bukan berarti Pesawat asing tidak boleh melintas wilayah udara di negara lain. hal ini diatur dalam ketentuan hukum internasional yang akan diulas dibawah ini yakni:

1. *Scheduled aircraft* (Pasal 6 Konvensi Chicago 1944)

“No scheduled international aervice may be operated over or into the territory of a contracting state, except whit the special permmision or other authorization of that state, and in accordance with the terms of such permission or authorization”

Pasal 6 tersebut pada prinsipnya adalah bahwa pesawat asing yang melakukan penerbangan haruslah meminta ijin terlebih dahulu kepada negara kolong atau negara dimana tempat ia terbang. Hal ini dapat dipahami, bahwa apabila ada penerbangan yang berjadwal tentu memungkinkan terjadinya persaingan dengan penerbangan nasional. Untuk mencegah hal yang demikian diperlukan adanya persetujuan lebih dulu. Selain itu, penerbangan berjadwal juga diatur dalam *International Air Service Transit Agreement* dan *International Air Transport Agreement* tanggal 7 Desember 1944. Ketentuan yang termuat dalam pasal 6 ini adalah

sebagai kegagalan Konvensi Chicago menemukan “*a formula for the multilateral exchange of the traffic right. Sehingga article 6 is therefore in essence a character for to day’s existing bilatelalism in regulation of scheduled services.*”⁴⁴

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, menciptakan regulasi yang bersifat universal berlaku terhadap negara anggotanya. Menurut regulasi tersebut, setiap pesawat udara maupun awak pesawat udara harus mempunyai sertifikat kelaikudaraan dan sertifikat kecakapan awak pesawat udara yang diakui oleh negara anggota lainnya sebagaimana diatur dalam Pasal 33 Konvensi Chicago 1944.⁴⁵

2. *Non-scheduled aircraft* (Pasal 5 Konvensi Chicago 1944)

Pasal 5 ayat 1 Konvensi Chicago 1944 antara lain menyatakan:

“semua pesawat terbang (*all aircraft*) negara peserta yang bukan penerbangan berjadwal (*nonscheduled flight*) mempunyai hak untuk melewati wilayah udara negara peserta lainnya (*in transit non stop across*) dan untuk turun bukan dengan maksud mengadakan angkutan (*nontraffic*) dengan suatu notifikasi”. Selanjutnya Pasal 5 ayat 2 mengatakan, bahwa:

“Apabila pesawat terbang tersebut membawa penumpang, barang pos, atau muatan yang dipungut bayaran selain dari penerbangan berjadwal mempunyai hak untuk menaikan dan menurunkan penumpang dan

⁴⁴ Adi Kusumaningrum. *Op.,Cit.* Halaman 52

⁴⁵ H.K Martono dan Ahmad Sudiro. *Op.,Cit.* Halaman 51

sebagainya, akan tetapi harus mentaati peraturan-peraturan, syarat-syarat atau pembatasan-pembatasan yang ditentukan oleh negara setempat”.

Pada penerbangan yang tidak berjadwal, seperti yang diatur dalam pasal 5 tersebut, terdapat dua kategori yaitu:

- a) Hak untuk lewat dan hak untuk turun bukan untuk *traffic*, misalnya untuk keperluan teknis dan pengisian bahan bakar.
- b) Hak untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan sebagainya, akan tetapi harus mentaati peraturan-peraturan, syarat-syarat dan pembatasan-pembatasan yang ditentukan.⁴⁶

3. *Pilotless aircraft* (Pasal 8 Konvensi Chicago 1944)

Ketentuan Pasal 8 Konvensi Chicago 194, berbunyi sebagai berikut:

“no aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting state without special authorization by that state and in accordance with the terms of such authorization...”

Pesawat tanpa pilot dilarang terbang di atas wilayah udara negara anggota tanpa izin khusus, maka dengan sendirinya pelanggaran terhadap ketentuan ini negara kolong dapat melakukan tindakan intersepsi. Dalam hal melakukan intersepsi, meskipun negara mempunyai kedaulatan ruang udara yang “penuh” dan “eksklusif” di atas wilayah teritorial, negara-negara tidak bebas mengusir (menghalau) pesawat komersial yang tersesat keluar dari langit wilayahnya. Hukum internasional khususnya hukum udara

⁴⁶ Adi Kusumaningrum. *Op.,Cit.* Halaman 54

internasional, mengakui adanya hak suatu negara untuk melakukan tindakan berupa intersepsi terhadap pesawat udara asing yang memasuki wilayah udaranya berdasarkan alasan yang dapat dibenarkan. Intersepsi (penyergapan) adalah suatu tindakan dalam rangka mempertahankan hak atau kedaulatan negara di ruang udara di atas wilayahnya atas terjadinya pelanggaran wilayah udara. Secara rinci mengenai tindakan intersepsi suatu negara terhadap pelanggaran wilayah udaranya telah diatur dalam *Article 3 bis* Konvensi Chicago maupun dalam *Chapter 3.8* dan *Appendix 2 Annex 2* tentang *Rule of the Air*.⁴⁷

Melihat aturan mengenai hak lintas di Indonesia Pesawat udara asing tetap dapat melalui wilayah udara di Indonesia sebagaimana telah ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dijelaskan mengenai pengertian rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan. Penjelasan mengenai rute tersebut juga diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan angkutan udara. Berdasarkan keputusan menteri tersebut dijelaskan bahwa rute penerbangan yang merupakan satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan udara memiliki 2 jaringan, yakni: jaringan penerbangan dalam negeri dan jaringan penerbangan luar negeri.

Setelah usulan pemerintah Indonesia disetujui IMO mengenai alur-alur laut kepulauan Indonesia yang antara lain sebagai berikut:

⁴⁷ *Ibid.*, Halaman 56

1. Alur Laut Kepulauan I yang antara lain: Selat Lombok dan Selat Makasar-
dan laut Sulawesi
2. Alur Laut Kepulauan II yang antara lain: Selat Sunda, Laut Jawa, Selat
Malaka, Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan
3. Alur Laut Kepulauan III yang antara lain : Selat Ombai, Selat Water, Laut
Banda, Laut Seram, Laut Maluku, Laut Pasifik, Laut Timor, Selat Leti, Laut
Banda, Laut Seram, Laut Maluku, Laut Pasifik, Laut Arafuru, Laut Banda,
Laut Seram, Laut Maluku, Laut Pasifik

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
3. *Flight approval* dari Kementerian Perhubungan

Flight approval menurut Pasal 1 Poin 16 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 merupakan persetujuan yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang di bidang penerbangan sipil dalam rangka melakukan pengawasan dan pengendalian kapasitas angkutan udara dan atau hak angkut atau penggunaan pesawat udara. Sedangkan *Flight clearance* menurut Poin 17 adalah izin melintas dan atau mendarat di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia bagi pesawat asing tidak berjadwal yang dikeluarkan oleh pemerintah Republik Indonesia yang terdiri dari *diplomatic clearance*, *security clearance* dan *flight approval*.

Diplomatic clearance menurut Poin 18 adalah suatu bentuk izin tertulis yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia bagi pesawat udara asing tidak berjadwal untuk melintas dan atau mendarat di di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam kurun waktu tertentu dengan mempertimbangkan kebijakan politik luar negeri Republik Indonesia.

Security clearance menurut Pasal 1 Poin 16 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 merupakan suatu bentuk izin tertulis yang dikeluarkan oleh Markas Besar Tentara Nasional Indonesia bagi pesawat udara asing tidak berjadwal untuk

melintas dan atau mendarat di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam kurun waktu tertentu dengan mempertimbangkan faktor keamanan.

Persyaratan tersebut merupakan hal yang wajib dipenuhi. Hal ini dapat ditemukan di dalam Pasal 8 yang menyatakan Kegiatan angkutan udara bukan niaga dan niaga tidak berjadwal luar negeri dengan pesawat udara sipil asing wajib mendapat persetujuan terbang/*flight approval* dari Menteri setelah mendapat persetujuan *diplomatic clearance* dan *security clearance*.

Apabila pesawat udara negara asing atau pesawat udara sipil asing tidak berjadwal masuk ke wilayah kedaulatan negara Indonesia tanpa memiliki *flight clearance* maka merupakan bentuk pelanggaran wilayah kedaulatan. Hal ini dijelaskan di dalam Pasal 10 Ayat 1-2 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, menyatakan:

1. Pesawat Udara Negara Asing yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*).
2. Pesawat Udara Sipil Asing tidak berjadwal yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*), Izin Keamanan (*security clearance*) dan Persetujuan Terbang (*flight Approval*).

Selain dari pada itu terdapat persyaratan lain yang harus dipenuhi untuk syarat penerbangan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 9 yakni:

1. Memenuhi ketentuan teknis dan pengoperasian pesawat udara di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia

2. Kapten penerbangan harus berlisensi
3. Mengasuransikan tanggungjawab pengangkut terhadap pihak ketiga
4. Ketersediaan waktu terbang di bandar udara
5. Memenuhi aspek teknis keselamatan dan keamanan penerbangan
6. Memiliki rekomendasi dari instansi terkait untuk bantuan kemanusiaan dan pihak medis untuk penerbangan orang sakit

Berdasarkan kronologi kasus pelanggaran oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines telah melanggar wilayah udara Republik Indonesia karena masuk tanpa memiliki *flight clearance*, jadi perbuatan tersebut telah melanggar ketentuan sebagaimana diatur 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*.

Tidak sampai disitu kasus pelanggaran oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines juga telah melanggar ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 10 Ayat 1-2 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia. Namun apabila dicermati dengan seksama, tidak adanya sanksi pidana yang secara eksplisit bagi Pesawat yang melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan. Maka perlu dilihat bagaimana bentuk sanksi

terhadap pelanggaran wilayah udara oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines yang akan diulas dalam rumusan masalah selanjutnya.

B. Bentuk Sanksi Pidana Atas Pelanggaran Pesawat Asing Di Wilayah Republik Indonesia.

Melihat pengaturan hukum atas penerbangan di wilayah udara Kedaulatan Republik Indonesia sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan serta beberapa aturan pelaksana 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 Indonesia. Maka selanjutnya perlu dilihat sanksi hukum atau sanksi pidana atas pelanggaran Pesawat Asing di wilayah Republik Indonesia.

Pelanggaran wilayah kedaulatan yang dimaksud di atas, dikenal pula dengan istilah penerbangan gelap (*black flight*). Pada dasarnya ada kategori untuk dapat mengklasifikasikan suatu pesawat udara asing melakukan tindakan *black flight*. *Black flight* merupakan situasi dimana pesawat asing baik itu yang berjenis sipil maupun termasuk juga yang berjenis pesawat militer yang terbang melewati atau memasuki wilayah udara Negara lain dalam hal ini khususnya wilayah udara Indonesia dengan tidak menyertakan dokumen izin penerbangan yang diperoleh melalui pihak yang berwenang mengawasi jalannya lalu lintas udara *Air Traffic Controller* (ATC) Negara kolong sesuai yang diatur dalam Undang-Undang

Penerbangan. Sehingga pesawat asing yang dimaksudkan tersebut tidak masuk ke daftar penerbangan terjadwal di dalam daftar rencana penerbangan *Flight Clearance Information System* (FCIS). Hal ini yang membuat penerbangan tersebut dikategorikan sebagai *Black Flight*.⁴⁸ Sedangkan dalam bentuk pelanggaran tersebut sanksi hukum yang diberikan adalah sanksi yang sifatnya administrasi sangat jarang diberikan sanksi pidana. Maka sebelumnya perlu diuraikan dulu apa yang dimaksud dengan sanksi pidana.

Sanksi pidana terdiri atas dua kata, yaitu sanksi dan pidana. Sanksi artinya ancaman. Sanksi artinya ancaman pidana (*strafbedreiging*) dan mempunyai tugas agar norma yang telah ditetapkan dalam hukum dan undang-undang ditaati sebagai akibat hukum atas pelanggaran norma. Sanksi juga diartikan sebagai akibat sesuatu perbuatan atau suatu reaksi dari perihal lain yang dilakukan oleh manusia atau organisasi sosial. Sanksi terhadap pelanggaran tatanan hukum yang dapat dipaksakan dan dilaksanakan serta bersifat memaksa yang datangnya dari pemerintah merupakan perbedaan yang menonjol dengan pelanggaran terhadap tatanan lainnya. Pada hakikatnya sanksi bertujuan untuk memulihkan keseimbangan tatanan masyarakat yang telah terganggu oleh pelanggaran-pelanggaran kaedah dalam keadaan semula. Menurut G.P.Hoefnagels bahwa sanksi dalam hukum pidana adalah reaksi terhadap pelanggaran hukum yang telah ditentukan undang-undang, dimulai dari penahanan tersangka dan penuntutan

⁴⁸ Candra Ulfatun. 2020. *Yurisdiksi Kriminal Terhadap Black Flight di Ruang Udara Wilayah Indonesia*. Jurnal Sasi, Vol 26 Nomor 3 Juli-September 2020 Halaman 372

terdakwa sampai pada penjatuhan vonis oleh Hakim. Hoefnagels melihat pidana sebagai suatu proses waktu yang keseluruhan proses itu dianggap suatu pidana.⁴⁹

Sanksi pidana adalah salah satu sarana paling efektif yang digunakan untuk menanggulangi kejahatan, namun pidana bukanlah alat satu-satunya, sehingga apabila perlu, maka digunakan kombinasi dengan upaya sosial. Oleh karenanya perlu dikembangkan prinsip *multimum remedium* bukan *premium remedium*. Dapat disimpulkan bahwa sanksi pidana adalah alat yang memiliki untuk menghadapi kejahatan-kejahatan atau bahaya besar sekaligus untuk menghadapi ancaman-ancaman.⁵⁰ Namun kenyataan sangat jarang sanksi pidana diterapkan pelanggaran wilayah udara dengan alasan hal tersebut merupakan permasalahan perizinan.

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.

⁴⁹ Fitri Wahyuni.2017. *Dasar-dasar hukum pidana*. Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama. Halaman 140

⁵⁰ *Ibid.*,

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 Rp.60.000.000 yang akan disetor ke kas negara.⁵¹ Sanksi tersebut malah lebih ringan dibandingkan dengan sanksi administrasi sebagaimana dijelaskan dalam 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*).

Kasus pelanggaran wilayah udara oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines bukanlah kejadian pelanggaran udara pertama kali di Indonesia. Sebelumnya pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing pernah terjadi dan dilakukan dengan pemberian sanksi yang berbeda, maka dari itu akan diulas mengenai kasus pelanggaran wilayah udara yang pernah terjadi di Indonesia.

Pertama, beberapa waktu lalu pesawat udara militer Amerika Serikat F-18 Hornet, melakukan penerbangan di atas Pulau Bawean yang mengadakan manuver di atas kapal yang sedang dikawal. Peristiwa tersebut sempat menjadi bahan

⁵¹ Merdeka.Com. *Loc., Cit.* <https://www.merdeka.com/peristiwa/>

polemik di media massa karena pesawat udara militer tersebut belum memperoleh *diplomatic clearance* yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri dan *security clearance* yang dikeluarkan oleh Kementerian Pertahanan. Menurut keterangannya pesawat udara tersebut telah mengajukan permohonan izin tetapi izin tersebut belum diperoleh, pesawat udara sudah terbang di atas Pulau Bawean. Penerbangan tersebut sempat ditemukeni oleh penerbangan *Bouraq Airlines*. Kedutaan Besar Amerika Serikat, menurut keterangannya tetap menghormati kedaulatan Indonesia.⁵²

Berdasarkan hukum internasional, walaupun F-18 Hornet melakukan manuver di atas kapal Induk Amerika Serikat yang melanggar hukum nasional Indonesia dan hukum internasional, tidak dapat dipaksa harus mendarat di pangkalan udara atau bandar udara terdekat, karena F-18 Hornet tersebut merupakan pesawat udara negara *state aircraft*. Dalam hukum internasional pesawat udara negara *state aircraft* tidak boleh disidik dan diperiksa oleh pejabat penyidik, namun demikian pesawat udara negara *state aircraft*, khususnya F-18 Hotmet dapat diusir oleh pesawat udara negara *state aircraft* Indonesia dalam hal ini pesawat udara TNI ke luar wilayah kedaulatan Republik Indonesia. Dalam hal pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat udara F-18 Hornet, Pemerintah Indonesia dapat protes melalui saluran diplomatik, dalam hal ini Departemen Luar Negeri ke Kedutaan Besar Amerika Serikat di Jakarta.⁵³

⁵² *Ibid.*, Halaman 262

⁵³ *Ibid.*, Halaman 264

Kedua, 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.120.000.000.⁵⁴

Ketiga, pelanggaran wilayah udara lainnya dilakukan oleh PT Rimba Raya. Pada 1990-an PT Rimba Raya membeli pesawat udara yang dimaksudkan untuk penerbangan umum *general aviation* guna menunjang usaha pokoknya yang bukan di bidang penyediaan jasa transportasi udara. Perusahaan tersebut dalam proses mengajukan permohonan izin kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, namun sebelum izin selesai diproses pesawat udara tersebut telah mendarat di

⁵⁴ *Ibid.*, Halaman 264

Indonesia. Pada saat itu kebetulan bersamaan dengan kasus pendaratan pesawat udara sipil di lapangan udara merah di Uni Soviet yang menimbulkan polemik di mass media, karena negara Uni Soviet begitu canggih masih juga kecolongan dan dapat disusupi oleh pesawat udara tanpa izin lebih dahulu.⁵⁵

Menurut ketentuan dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan setiap pemasukan pesawat udara ke Indonesia harus memperoleh izin dari Menteri Perhubungan, demikian juga pengoperasian pesawat udara bukan niaga *general aviation* yang dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, lembaga tertentu maupun perseorangan juga harus memperoleh izin lebih dahulu. Dalam kasus pemasukan pesawat udara PT Rimba Raya dari luar negeri belum memperoleh izin, merupakan pelanggaran wilayah.⁵⁶

Berdasarkan ketiga kasus tersebut tidak ada sanksi pidana yang diberikan kepada pesawat yang melakukan pelanggaran wilayah udara, sanksi yang diberikan hanya sebatas sanksi denda dan bahkan dalam hal kasus pesawat tempur amerika Indonesia tidak bisa melakukan perbuatan apapun hanya sebatas mengusir dari wilayah udara Indonesia. Diteliti lebih lanjut, sanksi pidana dapat diberikan terhadap pesawat asing yang melanggar wilayah Udara Indonesia.

Indonesia sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sejak 27 April 1950 juga telah mengesahkan undang-undang tindak pidana untuk menghukum para pelaku tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 73 Tahun 1958,

⁵⁵ *Ibid.*, Halaman 265

⁵⁶ *Ibid.*,

Perpu Nomor 16 Tahun 1960, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976, Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1976, Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Undang-Undang Anti Terorisme, Perpu Nomor 1 Tahun 2002, beserta peraturan pelaksanaannya pada tataran peraturan pemerintah maupun peraturan Menteri KM 295/U/1970, KM 14 Tahun 1989, SKEP/275/XII/1998, SKEP/40/II/95, SKEP/275/XII 1998.⁵⁷ Akan tetapi, dalam penelitian ini hanya akan berfokus pada sanksi pidana dalam ketentuan sebagaimana dimaksud di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 terdapat berbagai ketentuan pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan yang berlaku juga terhadap kejahatan yang dilakukan oleh teroris. Ketentuan pidana tersebut meliputi pelanggaran wilayah udara, produksi pesawat udara, pendaftaran pesawat udara, perubahan tanda pendaftaran, pengoperasian pesawat udara, dan lain sebagainya.⁵⁸ Namun dikarenakan kasus Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines melakukan tindakan pelanggaran wilayah udara maka fokus kajian hanya berfokus dalam sanksi pidana terhadap pelanggaran wilayah udara.

Sanksi pidana pelanggaran wilayah udara diatur di dalam Pasal 401 dan 402. Di dalam Pasal 401 dijelaskan setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara di Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang

⁵⁷ *Ibid.*, Halaman 354

⁵⁸ *Ibid.* Halaman 369

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:⁵⁹

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:⁶⁰

⁵⁹ Ishaq. *Op., Cit.* Halaman 76

⁶⁰ *Ibid.*, Halaman 77

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, artinya 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.

Ketentuan Pasal 263 Ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana menerapkan pidana pokok berupa pidana penjara. Sebagaimana dalam Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang dapat dijatuhkan terhadap seseorang yang telah melakukan tindak pidana, hal tersebut adalah pidana pokok dan pidana tambahan. Pidana penjara merupakan bentuk pidana pokok yang merampas

kemerdekaan terhadap pelaku tindak pidana yang ditempatkan di Rumah Tahanan atau setelah vonis diletakkan di Lembaga Pemasyarakatan.

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana pada Pasal 12 disebutkan bahwa pidana penjara bervariasi, yaitu ada pidana penjara seumur hidup, dan ada pidana penjara sementara waktu.⁶¹ Dalam Pasal 263 Ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana memberikan sanksi pidana penjara sementara waktu.

Penyampaian Informasi palsu yang disampaikan tersebut secara khusus telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yakni tepatnya pada pasal 344 Poin e Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan: Setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*) yang membahayakan e. menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan. Dengan sanksi pidana dijelaskan pada 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. Dapat dilihat Ketentuan pada Pasal ini juga menganut sanksi pidana penjara sementara.

Kasus pelanggaran pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines juga tidak memiliki izin penerbangan yang harus dilengkapi bagi pesawat asing yang hendak melintasi wilayah udara Indonesia. Sebagaimana telah dijelaskan dalam pembahasan sebelumnya bahwa syarat pesawat asing hendak melintas yaitu harus memiliki *flight clearance* dan surat tersebut harus ditandatangani oleh Kementerian

⁶¹ *Ibid.*, Halaman 17

Perhubungan dan Kementerian Luar Negeri dan Tentara Negara Indonesia Angkatan Udara. *Flight clearance* adalah izin tertulis untuk melintas, mendarat, dan/atau menginap di wilayah negara Republik Indonesia yang diberikan oleh Pemerintah Republik Indonesia kepada pesawat udara asing tidak berjadwal yang mencakup Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*). Izin Keamanan (*security clearance*), dan Persetujuan Terbang (*flight approval*).

Fungsi Flight Clearance (FC) adalah untuk memantau semua penerbangan “*non schedule*” oleh pesawat udara asing maupun sipil Indonesia yang beroperasi di wilayah udara nasional. Selain itu untuk menjamin semua penerbangan nasional yang dilakukan oleh pesawat asing maupun sipil Indonesia sesuai peraturan yang berlaku demi menjamin keselamatan penerbangan dan keamanan negara.⁶²

Perbuatan yang dilakukan oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines yang tidak memiliki izin *flight clearance* dan diluar jalur. Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya fungsi dari *flight clearance* adalah menjaga keselamatan penerbangan. Dan di dalam Pasal 53 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan: Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.

Lebih lanjut dalam Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan: Setiap orang dengan sengaja

⁶² TNI AU. <https://tni-au.mil.id/flight-clearance-memantau-penerbangan-non-schedule/> Diakses Pada Tanggal 29 Juli 2022 Pukul 16.00 Wib.

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 (lima ratus juta rupiah).

Larangan terbang di luar jalur diatur dalam Pasal 411 dan 53 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Menurut pasal tersebut setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara di luar jalur yang ditentukan, terbang tidak membawa peralatan keselamatan dan terbang di atas kawasan udara terlarang yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain.⁶³

Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara niaga asing wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri setelah mendapat persetujuan dari menteri terkait.⁶⁴ Sebagaimana disebutkan dalam 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 penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp.200.000.000.

Berdasarkan bunyi Pasal 411 dan Pasal 418 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan kedua pasal tersebut memberikan sanksi pidana

⁶³ H.K Martono dan Ahmad Sudiro. *Op.,Cit.* Halaman 373

⁶⁴ Sefriani. 2015. *Op.,Cit.* Halaman 558

pokok berupa penjara dan denda terhadap barang siapapun yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada Pasal 53. Maka pelanggaran wilayah udara oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines seharusnya dapat dikenakan sanksi pidana. karena sebelumnya pernah dilakukan pemberian sanksi pidana terhadap pesawat yang melanggar ketentuan penerbangan di Indonesia, yang akan diuraikan dibawah ini.

Pada 12 September 2008, pesawat udara Partemavia P-68 registrasi VH-PFP milik perusahaan penerbangan *Cape Air Transport*, Australia yang dikemudikan Kapten William Henry Scott-Bloxam mendarat di Bandar Udara Mopah, Merauke tanpa memperoleh *diplomarc clearance* yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri, *security clearance* yang dikeluarkan oleh Kementerian Pertahanan dan persetujuan terbang (*flight approval*) yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Kapten William Henry Scott-Bloxam berpendapat telah memperoleh izin melakukan penerbangan ke Indonesia, karena selama penerbangan berlangsung dipandu oleh menara pengawas bukan berarti persetujuan terbang (*flight approval*), sebab memang kewajiban menara pengawas memandu semua pesawat udara semata-mata pertimbangan keselamatan penerbangan tanpa memerhatikan apakah sudah mempunyai *flight approval* atau belum. Hal ini sesuai dengan Pasal 22 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 serta terseirat dalam Pasal 44 a Konvensi Chicago 1944. Sebagai konsekuensi pelanggaran tersebut Kapten Willian Henry Scott-Bloxam pada pengadilan negeri Merauke diganjar 3 tahun penjara, denda Rp.50.000.000, subsider 3 bulan kurungan dan pesawat udara jenis Partenavia P-68 Nomor Registrasi VH-PFP dirampas untuk negara, sesuai dengan

tuntutan jaksa.⁶⁵ Kasus tersebut tak jauh berbeda dengan kasus Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines, yakni sama-sama tidak memiliki *flight Clearance* hanya saja yang membedakan dalam kasus di atas pesawat tersebut hendak melakukan pendaratan. Sedangkan dalam kasus Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines hanya ingin melintasi wilayah udara dan kemudian hendak kabur secepat mungkin.

Sudah seharusnya berbagai bentuk pelanggaran wilayah udara diberikan sanksi pidana yang tegas, apabila telah melanggar ketentuan dalam undang-undang. Hal ini didukung karena sebelumnya sudah ada Putusan Pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap yang dapat menjadi dasar pemidanaan. Apabila hanya sebatas sanksi administrasi maka akan berdampak tertentu.

C. Dampak Hukum Atas Pelanggaran Penerbangan Pesawat Asing Di Wilayah Republik Indonesia

Setelah dibahas mengenai pengaturan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia dan sanksi pidana yang dapat diterapkan terhadap Pesawat yang melakukan pelanggaran wilayah udara, maka akan dibahas dampak hukum atas pelanggaran penerbangan pesawat asing di wilayah Republik Indonesia.

Dampak merupakan pengaruh kuat yang mendatangkan suatu akibat negatif atau positif. Artinya ada dua maksud dari kata dampak yakni: akibat hal yang positif atau yang negatif. Akibat yang dimaksud dalam hal ini adalah akibat hukum. pengertian mengenai akibat hukum merupakan suatu akibat yang timbul karena adanya peristiwa hukum maupun perbuatan subjek hukum. Akibat-akibat tersebut

⁶⁵ H.K Martono dan Ahmad Sudiro. *Op.,Cit.* Halaman 262

diakui oleh hukum, secara sederhananya akibat hukum terjadi jika terjadi suatu peristiwa hukum atau perbuatan subjek hukum memenuhi klasifikasi dari suatu hal yang diatur dalam produk hukum. Dikarenakan pembahasan pada penelitian ini adalah mengenai tindak pidana, maka peristiwa yang dibahas adalah peristiwa pidana.

D.Simons, menurutnya peristiwa pidana itu adalah: *Een Straf baargestelde, onrechtmatige, met schuld in verband staande handeling van een toerekeningsvatbaar persoon*. Terjemahan bebasnya: perbuatan salah dan melawan hukum, yang diancam pidana dan dilakukan oleh seseorang yang mampu bertanggungjawab.⁶⁶

Tujuan hukum itu adalah menghendaki adanya keseimbangan kepentingan, keadilan, ketertiban, ketentraman dan kebahagiaan lahir dan batin bagi setiap manusia dengan memperhatikan tujuan dari pada hukum itu.⁶⁷ Maka dari itu setiap yang pelanggaran hukum akan memiliki dampak hukum. Dampak Hukum bagi Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines yang melakukan pelanggaran di wilayah udara yang telah melanggar ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan aturan pelaksana lainnya. Jadi pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh Pesawat Jet Pribadi Saudi Arabia Airlines akan berdampak atas pemberian sanksi, yakni sanksi administrasi dan sanksi pidana. Sanksi Administrasi yang diberikan berupa denda, sebagaimana diatur dalam Pasal 11 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan

⁶⁶ Ishaq. *Op., Cit.* Halaman 75

⁶⁷ Abdullah Sulaiman. 2019. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: UIN Jakarta dan YPPSDM. Halaman 35

Wilayah Udara 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 pidana berupa pidana kurungan dan denda sebagaimana diatur dalam Pasal 437 Angka 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan: 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. Dan Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan: 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 (lima ratus juta rupiah). Dan 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 penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp.200.000.000.

Berdasarkan pemaparan tersebut, maka dampak bagi Pesawat Saudi Arabia Airlines yang melakukan pelanggaran wilayah udara di Indonesia dapat dikenai sanksi pidana dan sanksi denda sebagaimana ketentuan tersebut diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Aturan

Pelaksananya yakni Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara.

Dampak hukum atas pelanggaran wilayah udara Indonesia oleh pesawat sipil asing akan berdampak terhadap keamanan dan pertahanan negara, terlebih Indonesia memiliki wilayah udara yang luas dan di bawahnya banyak terdapat sumber daya alam. Dampak hukum tersebut akan diulas lebih lanjut dalam penjelasan dibawah ini.

Setiap negara akan berusaha untuk meningkatkan pertahanan dan keamanan negaranya, hal ini dikarenakan kondisi pertahanan dan keamanan yang stabil akan mempengaruhi kemajuan dan perkembangan perekonomian suatu negara. Pertahanan dan keamanan perbatasan merupakan salah satu aspek terpenting bagi Indonesia. Perbatasan memiliki arti penting tidak saja dalam konteks wilayah suatu negara dan kedaulatan wilayah, juga memiliki fungsi lain yang tidak kalah pentingnya dari aspek pertahanan dan keamanan. Wilayah perbatasan perlu dijaga eksistensinya bagi Indonesia, karena keindahan, kekayaan, dan keuntungan menjadi batas negara, sehingga segala upaya untuk mewujudkan eksistensi suatu negara dalam pemanfaatan dan keamanan yang diperlukan, serta bagaimana sumber daya dan kekuatan itu dikelola untuk keperluan pengelolaan dan pertahanan wilayah perbatasan akan berdampak bagi terlindunginya kedaulatan, penduduk dan wilayah dari berbagai jenis ancaman. Bahkan tidak mungkin, dengan tidak terjaganya eksistensi wilayah perbatasan itu justru akan menjadi ancaman tersendiri bagi negara Indonesia yang kaya akan sumber daya.

T. Bambang Widarto dalam bukunya membagi dua ancaman pihak asing yang dapat terjadi di wilayah udara. Pertama adalah “*hostile intent*/niat jahat” dan kedua adalah “*hostile act*/tindakan permusuhan”. *Hostile intent* sendiri mencakup pertama, ancaman yang dilaksanakan dengan niat permusuhan oleh penerbangan asing berupa pelanggaran wilayah udara nasional. Hal ini dapat terjadi di seluruh wilayah udara nasional khususnya di daerah konflik dengan memanfaatkan rute penerbangan sipil atau wilayah yang tidak terjangkau radar. Kedua, pengamatan dan pengintaian udara oleh pihak asing/musuh. Kondisi ini dapat terjadi di seluruh wilayah udara nasional dengan tujuan mengamati dan mengintai obyek vital, strategis maupun instalasi militer.⁶⁸

Hostile act juga meliputi dua kondisi. Pertama, adanya tindakan oleh pesawat udara asing yang bisa diklasifikasikan sebagai infiltrasi melalui wilayah udara. Hal tersebut dilakukan oleh kekuatan udara musuh dengan cara mengirimkan personil atau logistik dan dapat mengancam keamanan nasional. Kedua, terjadinya serangan udara oleh lawan/musuh. Serangan udara ini dilakukan oleh kekuatan bersenjata lawan dengan tujuan menghancurkan sasaran strategis dan vital nasional yang punya dampak ekonomi maupun militer.⁶⁹

Tingginya peluang tindakan pelanggaran wilayah merupakan konsekuensi Indonesia yang memiliki wilayah yang sangat luas dan terbuka serta posisi

⁶⁸ Danang Risdiarto. 2019. *Kendala Hukum Penindakan Terhadap Pesawat Udara Sipil Asing Tidak Berizin Yang Memasuki Wilayah Udara Indonesia*. Jurnal Legislasi Indonesia, Vol, 16 Nomor 3 September 2019. Halaman 360

⁶⁹ *Ibid.*,

Indonesia pada perlintasan transportasi dunia yang padat, baik transportasi maritim maupun dirgantara. Kemungkinan ancaman melalui wilayah udara dapat berupa:

1. Penetrasi dan infiltrasi penerbangan gelap
2. Penyimpangan sengaja penerbangan komersial
3. Infiltrasi terorisme/bajak udara
4. Gangguan dan penyadapan elektronika
5. Penetrasi satuan udara asing untuk suatu pemaksaan kehendak/intimidasi
6. Pelanggaran terhadap kawasan udara *ADIZ, prohibited, restricted and danger area*, serta penempatan satelit mata-mata pada lintasan GSO (*Geo Stationary Object*).
7. Penggunaan media udara untuk kepentingan informasi secara ilegal
8. Penetrasi radar tiga dimensi (OTH) pihak asing
9. Lintas terbang oleh satuan udara asing tanpa izin negara
10. Penggunaan udara untuk kepentingan eksplorasi dan litbang oleh negara asing tanpa izin.

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: ⁷⁰

1. Tindakan Peringatan. Terhadap pesawat asing yang melakukan tindakan *black flight*, pertama dilakukan terlebih dahulu peringatan yang ditujukan bagi pesawat asing yang melakukan pelanggaran. Peringatan bagi pesawat asing yang dimaksud bertujuan untuk memastikan yang peringatannya diberikan dengan melalui media komunikasi berupa radiotelepon dengan gelombang siaran “darurat” yaitu pengaturan frekuensinya 121.500 *Megahertz* (MHz) atau frekuensi 243.000 *Megahertz* (MHz) yang dalam memfungsikannya diatur dalam Mode Alpha (A) dengan dibarengi *Squawk* 7700 dalam Mode C, jika diperlengkap dengan transmitter responder yang menginfokan bahwa pesawat asing yang bersangkutan melakukan pelanggaran yakni melampaui batas wilayah udara Negara Indonesia, untuk kemudian menginstruksikan untuk segera pergi meninggalkan wilayah udara Indonesia. Peringatan ini bertujuan untuk memastikan adanya dokumen izin penerbangan (*flight clearance*) yang dimaksudkan. Dalam hal ini satuan radar yang letak wilayahnya terpencar di seluruh Indonesia dan *Air Traffic Controller* (ATC) yang terletak di pangkalan udara atau bandar udara sebagai bagian dari anggota lalu lintas udara sekaligus memberikan informasi kepada aparat yakni TNI-AU mengenai adanya pesawat udara

⁷⁰ Candra Ulfatun. *Op., Cit.* Halaman 375

asing yang melakukan perbuatan yang dapat dimasukkan dalam kategori pelanggaran di wilayah udara berupa *black flight*.

2. Tindakan Membayang-Membayangi (*Shadowing*). Apabila tindakan berupa memberikan peringatan melalui media komunikasi radiotelepon gagal untuk dipatuhi oleh pesawat asing yang melakukan pelanggaran di wilayah udara berupa *black flight*. Alih-alih mematuhi, pesawat asing yang melakukan pelanggaran *black flight* tersebut justru melanjutkan penerbangannya. Dalam kondisi seperti ini, tindakan selanjutnya yakni melakukan tindakan 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. Tindakan Menghalau (*Intervention*). Apabila dalam melakukan tindakan membayangbayangi yang dilakukan oleh TNI-AU seperti di atas gagal ditaati oleh pesawat asing yang melakukan pelanggaran di wilayah udara berupa *black flight*, maka untuk 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*). Tindakan berupa pemaksaan untuk melakukan pendaratan ini dilakukan

dalam hal apabila pesawat asing yang melakukan pelanggaran di wilayah udara berupa *black flight* menunjukkan adanya indikasi bahwa pesawat asing tersebut akan melakukan aktivitas yang mencurigakan berupa ancaman terhadap keamanan wilayah udara Indonesia. Tindakan pemaksaan untuk melakukan pendaratan ini dilakukan apabila tindakan berupa peringatan hingga tindakan menghalau gagal untuk dipatuhi pesawat asing yang bersangkutan. Pendaratan secara paksa dilakukan tepatnya kawasan yang menjangkau pangkalan udara atau bandar udara terdekat.

5. Tindakan Penghancuran (*Destruction*). Tindakan penghancuran atas pesawat asing yang melakukan perbuatan yang masuk kategori pelanggaran di wilayah udara berupa *black flight* ini dilakukan oleh pesawat tempur TNI-AU milik Indonesia dengan cara melakukan penembakan, apabila memang pesawat asing tersebut menolak untuk mematuhi peringatan dan arahan dari aparat yang berwenang mewakili negara yang dilanggar dalam hal ini TNI-AU. Hal ini dikarenakan pesawat asing yang bersangkutan melakukan aktivitas yang memberikan ancaman terhadap suatu hal yang dianggap penting di wilayah Negara kolong atau pada saat pesawat tempur TNI-AU milik Indonesia melakukan penghalauan, pesawat asing menunjukkan tanda-tanda yang gerak-geriknya bersifat membahayakan.
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. TNI-AU terlebih dahulu memulai dengan tindakan yang lebih ringan yakni memerintahkan pesawat asing untuk segera keluar dan segera pergi meninggalkan wilayah udara Indonesia, hingga pada tindakan yang lebih berat dalam hal pesawat asing gagal mematuhi seperti melakukan pemaksaan untuk mendarat (*force down*) atau dilakukannya penembakan apabila tetap menolak arahan TNI-AU. Selanjutnya mengenai penyidikan akan dilakukan oleh Markas Besar TNI yang untuk kemudian diberikan sanksi oleh Dinas Perhubungan. Semua dilakukan atas dasar yurisdiksi dan kedaulatan Indonesia sebagai bentuk untuk

mengantisipasi terhadap timbulnya ancaman yang diakibatkan oleh adanya *black flight* yang merupakan tindakan penerbangan *illegal* oleh pesawat asing.⁷¹

⁷¹ Candra Ulfatun. *Op., Cit* Halaman 376

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. 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 (lima ratus 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 penjara 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.

B. Saran

1. Seharusnya untuk Indonesia, pengaturan hukum penerbangan di wilayah udara republik Indonesia yakni Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan segera direvisi, karena pada saat ini pelanggaran wilayah udara hanya diatur dalam Pasal 6 dan 7 yakni mengenai wilayah udara terlarang dan terbatas, sedangkan pelanggaran wilayah udara diluar dari ketentuan Pasal 6 dan 7 dianggap sebagai pelanggaran wilayah udara, hal ini menjadi cela bagi pelaku pelanggaran wilayah udara untuk menghindar dari sanksi pidana.
2. Seharusnya bagi Indonesia, penegakan sanksi pidana harus diterapkan kepada pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing, karena dalam kasus Pesawat Saudi Arabia Airlines tidak memenuhi syarat izin terbang yang membahayakan penerbangan. Dan bagi penerbangan yang membahayakan keselamatan dan keamanan dapat dikenai sanksi pidana hal ini tertera dalam Pasal 411, dan tidak sampai disitu Pesawat Saudi Arabia Airlines juga menyampaikan informasi palsu dan penerbangan angkutan tidak

berjadwal tanpa izin terlebih dahulu, dan hal ini telah melanggar Pasal 437 dan Pasal 418 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penebangan

3. Seharusnya selain regulasi yang harus direvisi agar penegakan hukum pidana dapat berjalan optimal, sarana dan prasarana juga harus diperhatikan agar tidak terjadi lagi pelanggaran di wilayah udara kedaulatan republik Indonesia yang akan berdampak terhadap keamanan dan kedaulatan republik Indonesia

Daftar Pustaka

A. Buku

- Abdullah Sulaiman. 2019. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: UIN Jakarta dan YPPSDM.
- Adi Kusumaningrum. 2018. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Malang: UB Press.
- Agus Rusianto. 2016. *Tindak Pidana & Pertanggungjawaban Pidana Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, dan Penerapannya*. Jakarta: Prenadamedia Group
- Ediwarman. 2016. *Metode Penelitian Hukum*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Eddy O.S. Hiariej. 2017. *Prinsip-prinsip Hukum Pidana*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- E.Saefullah Wiradipraja. 2018. *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa Buku I Hukum Udara*. Bandung: PT. Alumni.
- Faisal Riza. 2020. *Hukum Pidana*. Depok: PT. Rajawali Buana Pusaka.
- Fitri Wahyuni. 2017. *Dasar-dasar hukum pidana*. Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama
- H. Suyanto. 2018. *Pengantar Hukum Pidana*. Yogyakarta: CV. Budi Utama.
- H.K.Martono dan Ahmad Sudiro. 2018. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Ishaq. 2020. *Hukum Pidana*. Depok: Rajawali Pers.
- Lutfil Ansori. 2019. *Legal Drafting :Teori dan Praktik Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan*. Depok: Rajawali Pers.
- Rizky P.P Karo-Karo, dkk. 2020. *Pengaturan Perlindungan Data Pribadi di Indonesia Perspektif Teori Keadilan Bermartabat*. Bandung: Nusa Media
- Serlika Aprita dan Yonani Hasyim. 2020. *Hukum dan Hak Asasi Manusia*. Bogor: Mitra Wacana Media.
- Sudaryono, dkk. 2017. *Hukum Pidana Dasar-Dasar Hukum Pidana Berdasarkan KUHP dan RUU KUHP*. Surakarta: Muhammadiyah University Press.
- Suratman dan H.Philips Dillah. 2020. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Alfabeta, CV.

B. Jurnal

Candra Ulfatun. 2020. *Yurisdiksi Kriminal Terhadap Black Flight di Ruang Udara Wilayah Indonesia*. Jurnal Sasi, Vol 26 Nomor 3 Juli-September 2020

Danang Risdiarto. 2019. *Kendala Hukum Penindakan Terhadap Pesawat Udara Sipil Asing Tidak Berizin Yang Memasuki Wilayah Udara Indonesia*. Jurnal Legislasi Indonesia, Vol, 16 Nomor 3 September 2019.

Sefriani. 2015 *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*. Jurnal Hukum *Ius Quia Iustum* Volume 4 Nomor 22 September 2015

C. Internet

Merdeka.com <https://m.merdeka.com/peristiwa/ini-kronologi-penyergapan> Diakses Pada Tanggal 28 Juli 2022 Pukul 15.00 Wib

TNI AU. <https://tni-au.mil.id/flight-clearance> Diakses Pada Tanggal 25 Maret 2022 Pukul 14.00 Wib