

BAB III

ANALISIS HASIL PENELITIAN

A. Analisis Penegakan Hukum Kedaulatan Udara Indonesia Terhadap Pelanggaran Pesawat Asing Yang Melintas Tanpa Izin Di Wilayah Hukum Indonesia

Prinsip kedaulatan negara atas wilayah udara yang tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 mengatur bahwa setiap negara memiliki hak penuh dan eksklusif untuk mengontrol ruang udara di atas wilayah daratannya dan perairan teritorialnya. Konvensi ini menetapkan bahwa ruang udara adalah bagian integral dari wilayah kedaulatan negara, yang memungkinkan negara untuk mengatur, mengontrol, dan mengawasi lalu lintas udara di atas wilayah tersebut. Negara memiliki hak untuk mengatur peraturan penerbangan, menetapkan aturan keselamatan, serta menetapkan prosedur pengawasan yang diperlukan untuk menjaga keamanan dan ketertiban wilayah udara. Prinsip ini menjadi dasar penting dalam hukum internasional yang mengakui negara sebagai pemegang otoritas eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya, sehingga negara berhak menindak pelanggaran yang terjadi di wilayah udaranya.

Penerapan prinsip ini memberikan negara hak untuk melakukan berbagai tindakan terkait pengaturan penerbangan, baik untuk pesawat domestik maupun asing yang melintas di wilayah udara negara tersebut. Oleh karena itu, negara memiliki kewenangan untuk mengatur izin penerbangan, mengawasi lalu lintas udara, serta mengambil tindakan jika ada pelanggaran terhadap kedaulatan udara

tersebut. Dalam konteks Indonesia, hal ini berarti negara memiliki hak untuk menegakkan hukum kedaulatan udara dan melindungi wilayah udara dari pesawat asing yang melintas tanpa izin.²⁷

Meskipun setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya, terdapat batasan-batasan tertentu dalam hukum internasional yang mengatur pengawasan dan pengamanan ruang udara. Salah satunya adalah prinsip kebebasan penerbangan internasional yang diatur dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang memberikan hak bagi pesawat sipil untuk melintasi wilayah udara negara lain dengan mematuhi ketentuan yang berlaku. Oleh karena itu, meskipun negara memiliki hak penuh atas ruang udaranya, hak ini tidak bersifat mutlak dan harus memperhatikan hak-hak internasional lainnya yang diatur dalam perjanjian bilateral atau multilateral.

Selain itu, meskipun negara berdaulat atas ruang udaranya, hukum internasional mengharuskan negara untuk memastikan bahwa tindakan yang diambil terkait ruang udara tidak melanggar prinsip-prinsip hak kebebasan penerbangan internasional²⁸, terutama untuk penerbangan sipil. Sebagai contoh, meskipun negara berhak menegakkan kedaulatan udaranya, pengawasan dan intersepsi terhadap pesawat asing yang melintas harus dilakukan dengan memperhatikan ketentuan yang ada dalam perjanjian internasional, termasuk hak

²⁷ Junearti Ratu Saputri *et.al.*, “**Penegakan Hukum Atas Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Negara Indonesia Oleh Pesawat Udara Asing**”. *e-journal Lex Administratum*, Vol. 3, No. 2/2023, hlm. 8

²⁸ Sefriani, “**Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia**”, *Jurnal Hukum Iusqva Iustum*, Vol. 22, No 4/2015, hlm. 544

negara untuk mengambil tindakan yang wajar dan proporsional sesuai dengan situasi.

Setiap negara juga diharuskan untuk menjaga keamanan wilayah udaranya dengan menanggapi ancaman, seperti pelanggaran udara oleh pesawat asing yang melintas tanpa izin, serta memastikan bahwa sistem pengawasan udara dan sistem pertahanan udara nasional tetap berfungsi dengan baik. Namun, tindakan yang diambil oleh negara harus tetap mempertimbangkan prinsip proporsionalitas dan tidak boleh merugikan kebebasan penerbangan internasional yang sah.

Hubungan antara hukum nasional Indonesia dan hukum internasional dalam menjaga kedaulatan wilayah udara Indonesia harus diatur dengan cara yang saling mendukung dan tidak bertentangan satu sama lain. Indonesia sebagai negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dan signataris Konvensi Chicago 1944 wajib mematuhi ketentuan internasional terkait penerbangan sipil, namun tetap memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya.

Dalam menghadapi pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing, Indonesia harus mengedepankan hukum nasional, seperti Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Indonesia, yang memberikan dasar hukum yang jelas mengenai pengawasan dan tindakan yang diambil terhadap pesawat asing yang melintas tanpa izin. Undang-undang ini menyebutkan bahwa pesawat asing yang melintasi wilayah udara Indonesia harus memiliki izin diplomatik dan izin keamanan yang sesuai dengan hukum Indonesia, dan apabila pelanggaran

terjadi, Indonesia berhak melakukan tindakan hukum untuk melindungi kedaulatan udara negara.²⁹

Indonesia juga harus menghormati kewajiban internasionalnya dalam hal kebebasan penerbangan internasional, terutama untuk penerbangan sipil. Oleh karena itu, Indonesia harus menyeimbangkan kepentingan nasional dengan kewajiban internasional dalam menjaga kedaulatan udara. Tindakan yang diambil oleh Indonesia untuk mengamankan wilayah udaranya, seperti intersepsi pesawat asing yang melanggar, harus dilakukan dengan mengikuti prosedur yang sesuai dan memperhatikan ketentuan internasional yang berlaku.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur aspek-aspek penting terkait penerbangan di Indonesia, termasuk pengaturan mengenai kedaulatan udara Indonesia. Pasal 5 dari undang-undang ini menegaskan bahwa Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia, yang berarti negara berhak mengontrol, mengatur, dan melindungi wilayah udaranya dari segala bentuk pelanggaran. Hal ini memberikan dasar hukum yang jelas bahwa pesawat asing yang ingin memasuki wilayah udara Indonesia harus memperoleh izin terbang yang sah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sebagai bagian dari pengaturan kedaulatan udara, undang-undang ini juga mengatur keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kewajiban setiap pesawat untuk mengikuti aturan penerbangan internasional yang telah disepakati. Undang-undang ini juga memberi kewenangan kepada negara untuk mengatur

²⁹ Angelita Sinaga *et.al*, “Peran Negara Dalam Menangani Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Terhadap Masuknya Pesawat Sipil Asing Tanpa izin”, *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, Vol. 1, No. 1/2022, hlm. 3847

penerbangan, termasuk dalam hal pembatasan akses udara, kawasan udara terbatas, serta kawasan udara terlarang, yang harus dipatuhi oleh semua pihak. Dengan demikian, undang-undang ini menjadi dasar hukum yang memungkinkan Indonesia untuk menegakkan kedaulatan udara, serta memberi otoritas kepada otoritas penerbangan Indonesia, seperti Kementerian Perhubungan dan TNI AU, untuk menangani pelanggaran terhadap wilayah udara negara.

Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Indonesia dibuat untuk mendukung pasal 9 dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 yang mengatur pengamanan wilayah udara Indonesia. Peraturan ini memberikan landasan hukum mengenai prosedur pengawasan, pengamanan, dan penanganan pelanggaran wilayah udara, termasuk di dalamnya pengaturan tentang izin diplomatik dan izin keamanan untuk pesawat asing yang akan melintasi wilayah udara Indonesia. Peraturan ini juga mengatur kawasan-kawasan yang tidak boleh dilintasi oleh pesawat asing tanpa izin, seperti kawasan udara terlarang atau kawasan udara terbatas yang memiliki kepentingan strategis dan keamanan tinggi.

Jika pesawat asing melintas tanpa izin di wilayah udara Indonesia, peraturan ini memberi otoritas kepada instansi terkait untuk melakukan tindakan-tindakan pemaksaan. Tindakan tersebut bisa meliputi intersepsi oleh pesawat tempur, pemaksaan pendaratan, hingga pemberian sanksi administratif atau denda terhadap pihak yang melanggar.³⁰ peraturan ini menyusun prosedur yang jelas mengenai langkah-langkah yang harus diambil ketika terjadi pelanggaran terhadap

³⁰ A. Dirwan, “UNCLOS 1982 Dan ICAO 1947 Dalam Pengaturan Ruang Udara”, *Jurnal ilmiah hukum dirgantara*, Vol. 4, No. 2/2018, hlm. 316

kedaulatan udara Indonesia, serta mengatur kewajiban instansi terkait untuk bertindak tegas demi menjaga keamanan dan kedaulatan negara.

Konvensi Chicago 1944 merupakan landasan utama dalam pengaturan penerbangan internasional dan memberikan hak kepada negara untuk mengatur wilayah udara di atas wilayahnya. Pasal 1 dari Konvensi ini menegaskan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah daratannya dan perairan teritorialnya. Hal ini berarti negara berhak untuk menetapkan peraturan yang mengatur semua penerbangan yang terjadi di wilayah udaranya, baik untuk penerbangan domestik maupun penerbangan internasional yang melintasi wilayah tersebut.

Indonesia sebagai anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) sejak 1950, terikat untuk mematuhi prinsip-prinsip yang ada dalam Konvensi Chicago. Konvensi ini memberi Indonesia hak untuk mengatur penerbangan asing yang melintas di wilayah udaranya, namun tetap dengan memperhatikan kebebasan penerbangan internasional yang diatur dalam pasal-pasal lain dari Konvensi tersebut. Untuk itu, Indonesia perlu menyesuaikan hukum nasionalnya agar tidak bertentangan dengan kewajiban internasionalnya. Sebagai contoh, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Indonesia adalah upaya Indonesia untuk menyesuaikan hukum nasional dengan ketentuan internasional tersebut. Hukum nasional ini mengatur izin terbang untuk pesawat asing, pengawasan wilayah udara, serta tindakan terhadap pesawat asing yang melanggar wilayah udara Indonesia. Dengan demikian, meskipun Indonesia

memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udaranya, hukum nasional tetap mengacu pada ketentuan internasional yang lebih luas untuk menjaga keseimbangan antara hak kedaulatan dan kewajiban internasional.

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ditetapkan melalui pertimbangan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 9 Undang- Undang Nomor I Tahun 2009 tentang Penerbangan. Presiden Joko Widodo menandatangani Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia pada tanggal 13 Februari 2018. PP 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia diundangkan di Jakarta oleh Menkumham Yasonna H. Laoly dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 12 pada tanggal 19 Februari 2018.

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI) ini juga mengatur tentang Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Negara Asing yang terbang di atas daratan dan/atau perairan Indonesia. Pesawat Udara Negara Asing dapat melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan dan/atau transit pada alur yang telah ditetapkan untuk penerbangan dari satu Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing ke Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing lainnya melewati laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif tanpa mengganggu kepentingan Indonesia di Wilayah Udara Yurisdiksi. Pasal 19 Ayat 6 : *Pesawat Udara Negara Asing yang melintas di luar Alur Laut Kepulauan harus memiliki Izin Diplomatik (diplomatic clearance) dan Izin Keamanan (security clearance)*

Perwakilan negara dari Pesawat Udara Negara Asing yang melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan sebagaimana dimaksud wajib memberitahukan kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang luar negeri dan Panglima TNI. Pasal 20 ayat (2) berbunyi *“Awak Pesawat Udara Sipil Asing yang memilih rute penerbangan di atas Alur Laut Kepulauan yang ditetapkan sebagaimana dimaksud harus memberitahukan kepada Unit Pelayanan Pemanduan Lalu Lintas Penerbangan”* artinya Pesawat Sipil Asing dapat terbang di Wilayah Udara di atas Alur Laut Kepulauan setelah mendapat rute penerbangan yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan dan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.³¹ Berdasarkan Pasal 1 Konvensi Chicago (*Chicago Convention*) 1944 bahwa setiap Negara berdaulat penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Hal tersebut telah dituangkan dalam ketentuan Pasal 5 UndangUndang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas Wilayah Udara.

Indonesia sebagai Negara Kepulauan dan posisi yang strategis memungkinkan banyak terjadinya penerbangan terhadap Wilayah Udara. Sehubungan dengan perkembangan Hukum Internasional saat ini, Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai Negara Kepulauan mempunyai konsekuensi harus menyediakan Alur Laut Kepulauan (*archipelagic sea lane passage*) dan jalur udara di atasnya untuk keperluan lintas kapal dan Pesawat Udara Asing sesuai dengan konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982

³¹ Lihat Pasal 20 ayat (2) Peraturan Pemerintah nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

(yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985). Untuk melaksanakan hak lintas dimaksud di atas harus berpedoman pada ketentuan International Civil Aviation Organization (ICAO). Dengan demikian, kemungkinan terjadinya pelanggaran terhadap kedaulatan dan hukum di Wilayah Udara sangat besar.

Dalam Pasal 11 PP No.4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia berbunyi:

- 1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).
- 2) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan.
- 3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.

Dalam Pasal 32 pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personelnnya dilakukan sebagaimana dimaksud dalam pasal 27, yaitu:

- 1) Pesawat Udara yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 ayat (3), Pasal 12 ayat (4), Pasal 18, pasal 23, pasal

24 dan Pasal 25 terlebih dahulu diberi peringatan melalui alat komunikasi.

- 2) Dalam hal peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak ditaati dan tetap meneruskan penerbangan, Pesawat Udara TNI melakukan tindakan pengenalan secara visual, pembayangan, penghalatlan, dan/atau pemaksaan mendarat yang didahului dengan Intersepsi.
- 3) Pelaksanaan Intersepsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) didahului dengan koordinasi antara Tentara Nasional Indonesia dengan personel pemandu Lalu Lintas Penerbangan untuk memberikan informasi yang diperlukan bagi Pesawat Udara TNI dan Pesawat Udara yang melanggar

Pesawat Udara yang diintersepsi harus mengikuti semua perintah yang diberikan oleh Pesawat Udara Interseptor melalui komunikasi radio atau mengikuti tanda tanda visual yang diberikan berdasarkan ketentuan dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional.³² Namun pengamanan wilayah kedaulatan udara Republik Indonesia juga harus memperhatikan ketentuan Hukum Internasional dan peraturan perundang-undangan Nasional terkait, sehingga pengamanan wilayah kedaulatan udara nasional dapat diterima oleh masyarakat bangsabangsa dan oleh masyarakat Indonesia sendiri. Untuk peran penegakan kedaulatan dan hukum di udara ada pada TNI sesuai perannya sebagai

³² Rohannisa Naja Rachma Savitri, Adya Paramita Prabandari, **“TNI Angkatan Udara dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia”**, *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, Vol. 2, No. 2/2020, hlm. 162

alat negara di bidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara.³³

Pengaruh ICAO pada pengaturan wilayah udara Indonesia sangat besar, karena Indonesia wajib mematuhi standar yang ditetapkan oleh ICAO dalam rangka menjaga keselamatan penerbangan internasional dan menjaga keseimbangan antara kedaulatan negara dan kebebasan penerbangan internasional. ICAO juga menyediakan forum bagi negara-negara anggota untuk berkolaborasi dalam hal pengelolaan ruang udara internasional, yang memfasilitasi pertukaran informasi dan praktik terbaik dalam pengaturan wilayah udara.

B. Analisis Penegakan Hukum Kedaulatan Udara Indonesia Terhadap Pelanggaran Pesawat Asing Yang Melintas Tanpa Izin Di Wilayah Hukum Indonesia

Keterbatasan radar dan alat deteksi udara yang dimiliki Indonesia secara langsung memengaruhi kemampuan negara untuk memantau pelanggaran wilayah udara, terutama di wilayah yang sulit dijangkau seperti daerah-daerah terpencil dan perairan yang luas.³⁴ Indonesia, dengan wilayah yang sangat luas dan terbentang di dua samudra besar, menghadapi tantangan besar dalam mengawasi semua pergerakan udara di wilayahnya. Meskipun radar digunakan untuk mendeteksi pesawat asing, jangkauan radar yang terbatas membuat banyak pesawat yang melintas di daerah-daerah terpencil atau di atas perairan yang luas

³³ *Ibid*

³⁴ Laksono Hadisiswanto Putro *et.al*, “Meningkatkan Ketahanan Ruang Udara Indonesia melalui Analisis Intelijen”, *Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional*, Vol. 7, No 1/2024, hlm.25

tidak terdeteksi tepat waktu. Hal ini mengurangi efektivitas dalam menangani pelanggaran wilayah udara yang terjadi secara cepat dan akurat.

Banyak daerah, terutama yang terletak di wilayah Indonesia Timur, tidak tercakup oleh sistem radar utama, sehingga dapat menyebabkan celah dalam pengawasan. Pesawat asing yang melintas tanpa izin dapat dengan mudah menghindari deteksi, yang memperlambat respons terhadap pelanggaran. Dampak dari keterbatasan ini adalah berkurangnya kemampuan intersepsi pesawat asing yang melanggar wilayah udara Indonesia, yang mempengaruhi keamanan negara dan memperbesar potensi ancaman yang tidak terdeteksi.³⁵

Penyebaran sistem radar dan teknologi pengawasan udara di Indonesia dihadapkan pada beberapa tantangan utama, antara lain:³⁶

1. Geografis dan Topografi Indonesia: Indonesia memiliki ribuan pulau yang tersebar di berbagai wilayah samudra, serta daerah-daerah terpencil yang sangat sulit dijangkau oleh sistem radar tradisional. Penyebaran radar yang efektif ke seluruh wilayah Indonesia menjadi tantangan besar karena biaya dan sumber daya yang dibutuhkan untuk membangun dan memelihara jaringan radar yang luas.
2. Keterbatasan Infrastruktur: Infrastruktur yang belum merata, terutama di wilayah perbatasan dan wilayah perairan, membuat penyebaran sistem radar sulit untuk mencakup seluruh wilayah udara Indonesia. Radar-radar utama yang tersedia mungkin hanya terfokus pada wilayah tertentu,

³⁵ *Ibid*

³⁶ Ikha Prasetyani *et.al*, “Evaluasi Pemanfaatan Teknologi Radar Dalam Rangka Penguatan Pertahanan Dan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia”, *Journal on Education* Vol. 5, No.3/2023, hlm. 237

meninggalkan banyak bagian wilayah udara Indonesia yang tidak terlindungi oleh pemantauan efektif.

3. Teknologi yang Belum Terkini: Banyak sistem radar yang dimiliki Indonesia sudah mulai ketinggalan zaman dan membutuhkan pembaruan atau peningkatan teknologi. Tanpa adanya investasi yang cukup dalam teknologi radar terbaru, pengawasan wilayah udara Indonesia menjadi kurang efisien. Ketidakmampuan untuk mengintegrasikan teknologi baru yang lebih canggih juga membuat pengawasan wilayah udara Indonesia semakin terbatas dalam hal jangkauan dan kemampuan untuk mendeteksi pelanggaran.

Semua tantangan ini memperburuk efektivitas pengawasan udara Indonesia secara keseluruhan, memperlambat respon terhadap pelanggaran, dan membatasi kemampuan untuk melindungi kedaulatan udara Indonesia. Keterbatasan sarana sangat memengaruhi kemampuan untuk melakukan deteksi dan intersepsi pesawat asing yang melintas tanpa izin di wilayah udara Indonesia. Ketika radar dan alat deteksi udara tidak mencakup seluruh wilayah, ada kemungkinan besar bahwa pesawat asing yang melanggar tidak dapat terdeteksi dalam waktu yang tepat. Akibatnya, intersepsi terhadap pesawat asing yang melintas tanpa izin menjadi lebih sulit dilakukan secara cepat, yang meningkatkan risiko keamanan. Pelanggaran wilayah udara yang terdeteksi terlambat atau tidak terdeteksi sama sekali mengakibatkan prosedur intersepsi yang terlambat. Ini berpotensi menunda pemberian peringatan atau memaksa pemasukan pesawat asing ke wilayah

Indonesia, yang dapat menimbulkan risiko lebih besar jika pesawat tersebut memiliki niat jahat atau membawa ancaman.

Keterbatasan anggaran sangat mempengaruhi kemampuan Indonesia dalam mengadakan dan memelihara alutsista yang diperlukan untuk penegakan hukum kedaulatan udara, seperti radar dan pesawat tempur. Pengadaan alutsista yang canggih dan modern memerlukan biaya yang sangat besar, namun anggaran yang terbatas seringkali tidak mampu memenuhi kebutuhan tersebut secara menyeluruh. Sebagai contoh, radar dengan teknologi terbaru yang mampu memantau wilayah udara yang luas dan pesawat tempur yang siap untuk melakukan intersepsi pesawat asing yang melanggar wilayah udara membutuhkan investasi besar yang tidak selalu dapat dipenuhi dalam anggaran tahunan. Keterbatasan anggaran juga menyebabkan prioritas pengadaan alat utama sistem senjata (alutsista) menjadi terhambat, dan sering kali mengakibatkan penundaan pembaruan teknologi yang sudah ketinggalan zaman. Tanpa peralatan yang memadai, Indonesia kesulitan untuk menjaga kedaulatan udara dengan optimal, mengingat pentingnya teknologi modern dalam mendeteksi, mengawasi, dan melakukan intersepsi terhadap pelanggaran wilayah udara yang terjadi.³⁷

Keterbatasan anggaran tidak hanya mempengaruhi pengadaan alutsista, tetapi juga sangat berdampak pada pemeliharaan teknologi radar dan alutsista udara lainnya. Peralatan radar dan pesawat tempur memerlukan pemeliharaan rutin serta pembaruan teknologi untuk tetap berfungsi dengan optimal dan siap digunakan setiap saat. Tanpa anggaran yang memadai, pemeliharaan alat-alat ini

³⁷ Eris Herryanto, “Sembilan Tantangan Modernisasi Alutsista Tentara Nasional Indonesia” dalam <https://erisherryanto.com/2024/12/03/sembilan-tantangan-modernisasi-alutsista-tentara-nasional-indonesia/>, diakses tgl. 29 Desember 2025

menjadi terbatas, yang berpotensi mengurangi kinerja radar atau pesawat tempur dalam mendeteksi pelanggaran wilayah udara dan melakukan intersepsi yang cepat. Selain itu, anggaran yang terbatas juga dapat menyebabkan kerusakan peralatan yang tidak segera diperbaiki, memperburuk kesiapan operasional dan kecepatan respons TNI AU terhadap pelanggaran wilayah udara.³⁸ Sebagai contoh, radar yang tidak terawat dengan baik mungkin memiliki jangkauan yang lebih terbatas atau akurasi yang lebih rendah, yang berdampak pada lambatnya deteksi pelanggaran. Demikian pula, pesawat tempur yang tidak terpelihara dengan baik dapat mengalami kerusakan mekanis atau kesulitan dalam operasional yang mengurangi efektivitas intersepsi pesawat asing.

Koordinasi antar lembaga yang terlibat dalam penegakan hukum kedaulatan udara Indonesia juga menambah kerumitan dalam penanganan pesawat asing yang masuk teritorial NKRI tanpa izin, seperti TNI AU, Kementerian Perhubungan, dan Bakamla, menghadapi beberapa tantangan utama, antara lain:³⁹

1. Perbedaan Mandat dan Tugas: Setiap lembaga memiliki mandat dan tugas yang berbeda, yang kadang menyebabkan tumpang tindih atau kebingungan dalam menentukan siapa yang bertanggung jawab atas tindakan tertentu. Sebagai contoh, TNI AU bertanggung jawab untuk pengawasan dan intersepsi pesawat asing yang melintas tanpa izin, sementara Kementerian Perhubungan mengawasi keselamatan dan pengendalian lalu lintas udara. Sementara itu, Bakamla bertugas menjaga

³⁸ *Ibid*

³⁹ Lihat Anonim, “Kemhan RI Tandatangani Kesepakatan Bersama Penanganan Pesawat Udara Asing” dalam <https://www.kemhan.go.id/2020/02/24/kemhan-ri-tandatangani-kesepakatan-bersama-penanganan-pesawat-udara-asing.html>, diakses tgl. 29 Desember 2025

keamanan wilayah perairan Indonesia yang tumpang tindih dengan wilayah udara. Ketidaksesuaian dalam pembagian mandat ini sering menyebabkan ketidakjelasan dalam menangani pelanggaran, terutama ketika pelanggaran terjadi di area yang melibatkan lebih dari satu lembaga.

2. Keterbatasan Sistem Informasi dan Teknologi: Salah satu tantangan besar adalah kurangnya integrasi sistem informasi antar lembaga. Setiap lembaga mungkin memiliki sistem pengawasan dan pemantauan yang berbeda dan tidak terhubung secara langsung, sehingga komunikasi antar lembaga menjadi lebih lambat. Misalnya, data deteksi radar yang diperoleh oleh TNI AU atau Kementerian Perhubungan mungkin tidak langsung terintegrasi dengan sistem yang digunakan oleh Bakamla, yang menghambat respons cepat terhadap pelanggaran.

Masalah pembagian tugas yang tidak jelas dan kurangnya komunikasi antar lembaga sangat mempengaruhi respons terhadap pelanggaran wilayah udara. Beberapa dampak dari masalah ini antara lain:

1. Penundaan Respons: Ketika pesawat asing melintas tanpa izin, seringkali ada kebingungan mengenai tindakan siapa yang harus dilakukan terlebih dahulu. Jika koordinasi antar lembaga tidak berjalan lancar, maka penundaan dalam pengambilan keputusan dapat terjadi. Misalnya, apakah TNI AU perlu langsung melakukan intersepsi atau apakah perlu melibatkan Kementerian Perhubungan untuk terlebih dahulu mengonfirmasi status izin penerbangan.

2. Tumpang Tindih Tugas: Jika tidak ada pembagian tugas yang jelas, maka beberapa lembaga mungkin bertindak berlebihan sementara yang lain terlambat bertindak. Sebagai contoh, TNI AU mungkin sudah menyiapkan jet tempur untuk intersepsi, tetapi Kementerian Perhubungan atau Bakamla belum mengonfirmasi apakah pesawat asing itu berizin atau tidak. Hal ini menyebabkan kebingungan dan potensi keterlambatan dalam penegakan hukum.
3. Kurangnya Sinergi dalam Pengambilan Keputusan: Koordinasi yang buruk mengarah pada keputusan yang tidak terkoordinasi dan dapat menyebabkan kesalahan taktis atau prosedural dalam menghadapi pelanggaran wilayah udara. Jika setiap lembaga tidak bekerja dalam satu komando, penegakan hukum kedaulatan udara menjadi kurang efektif.

Penerapan sanksi atau denda terhadap pesawat asing yang melintas tanpa izin di wilayah udara Indonesia sering kali dipengaruhi oleh pertimbangan diplomatik yang sangat penting untuk mempertahankan hubungan baik dengan negara-negara asing, khususnya dalam konteks hubungan internasional yang sensitif. Beberapa faktor yang mempengaruhi pertimbangan diplomatik tersebut antara lain:⁴⁰

1. Hubungan Bilateral atau Multilateral: Jika pelanggaran dilakukan oleh pesawat asing dari negara yang memiliki hubungan bilateral atau multilateral penting dengan Indonesia, misalnya negara besar atau mitra strategis, maka pemerintah Indonesia mungkin lebih berhati-hati dalam

⁴⁰ Lusia Sulastri, “Politik Tindak Pidana Penerbangan: Tinjauan Pelanggaran Kedaulatan Negara di Ruang Udara Indonesia”, *Jurnal Keamanan Nasional*, Vol. 7, No. 2/2021, hlm. 234

menerapkan sanksi yang tegas. Pertimbangan politik sering kali mengarah pada upaya untuk menyelesaikan masalah ini melalui diplomasi terlebih dahulu, untuk mencegah ketegangan yang bisa merusak hubungan diplomatik.

2. Dampak Ekonomi atau Geopolitik: Negara yang melakukan pelanggaran mungkin memiliki pengaruh ekonomi atau geopolitik yang signifikan, sehingga penerapan sanksi dapat mengganggu stabilitas ekonomi atau hubungan politik Indonesia dengan negara tersebut. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia mungkin memilih untuk menyelesaikan masalah ini dengan cara yang lebih kompromistis atau melalui negosiasi daripada langsung menerapkan denda atau sanksi yang keras.

Pertimbangan lain dalam penegakan hukum dalam kasus pesawat asing yang memasuki wilayah teritorial Indonesia tanpa izin Adalah sikap Kooperatif negara asing dalam hal penegakan hukum kedaulatan udara sering kali menjadi tantangan besar, terutama ketika melibatkan negara besar atau negara yang memiliki pengaruh geopolitik yang kuat. Beberapa kendala utama yang dihadapi Indonesia antara seperti Negara besar dengan pengaruh global yang kuat, seperti Amerika Serikat atau negara-negara Uni Eropa, dapat memiliki pengaruh politik atau ekonomi yang besar. Ketika pesawat mereka melintas tanpa izin, negara tersebut mungkin lebih cenderung untuk menggunakan saluran diplomatik untuk menghindari penerapan sanksi yang dapat memengaruhi hubungan mereka dengan Indonesia, sehingga dalam hal penegakan hukum menjadi lebih rumit.⁴¹

⁴¹ *Ibid*

Peraturan tentang penerbangan saat ini yang mengatur Pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing masih sering dianggap sebagai pelanggaran administratif karena peraturan yang ada saat ini lebih mengatur pelanggaran tersebut dalam ranah administrasi daripada dalam ranah pidana. Kurangnya Ketegasan Hukum, dalam Peraturan Pada umumnya, pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat asing dianggap lebih sebagai masalah administratif, di mana yang lebih diutamakan adalah perizinan atau denda administratif yang dikenakan pada pesawat yang melanggar. Dalam banyak kasus, jika pelanggaran dilakukan oleh pesawat sipil, sanksinya biasanya bersifat administratif dan lebih ringan, seperti denda, atau pemaksaan untuk segera mendarat, tanpa diikuti dengan tindakan pidana yang lebih serius.⁴²

C. Analisis Upaya Mencegah Terjadinya Pelanggaran Pesawat Asing Yang Melintas Tanpa Izin Di Wilayah Hukum Indonesia

Letak geografis Indonesia yang strategis di antara dua benua (Asia dan Australia) dan dua samudra (Samudra Pasifik dan Samudra Hindia) menjadikan wilayah udara Indonesia sebagai jalur penerbangan internasional yang sangat sibuk. Indonesia berada di tengah-tengah rute penerbangan utama yang menghubungkan benua-benua besar, baik untuk penerbangan komersial, militer, maupun penerbangan kargo. Hal ini mempengaruhi lalu lintas udara yang sangat padat, baik pesawat sipil yang melintas untuk tujuan bisnis atau wisata, maupun pesawat militer yang melintasi untuk alasan strategis.

⁴² Desi Yunitasari, “Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Sipil Asing Di Wilayah Yurisdiksi Nasional,” *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, Vol. 2, No. 1/2020, hlm. 36

Karena tingginya volume penerbangan yang melintasi wilayah udara Indonesia, baik dari negara-negara di kawasan Asia-Pasifik maupun negara-negara besar di Eropa atau Amerika, maka permintaan untuk pengamanan wilayah udara Indonesia meningkat secara signifikan. Pengawasan yang ketat terhadap lalu lintas udara menjadi sangat penting untuk menjaga keamanan negara, mencegah pelanggaran terhadap kedaulatan udara, dan memastikan bahwa prosedur keselamatan penerbangan diikuti dengan benar.

Sebagai negara yang memiliki wilayah udara yang sangat luas dan terhubung dengan banyak negara, Indonesia dihadapkan pada tantangan untuk menjaga ruang udaranya dari potensi ancaman, baik dari pesawat asing yang melintas tanpa izin, aktivitas teroris, hingga ancaman dari perubahan iklim yang mengubah pola lalu lintas penerbangan. Hal ini menjadikan pengamanan wilayah udara sebagai aspek yang tidak bisa diabaikan. Indonesia dianggap sebagai bangsa dirgantara karena memiliki wilayah udara terluas di ASEAN, yang mencakup hampir seluruh wilayah Asia Tenggara, dengan ketinggian udara yang sangat luas di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia. Wilayah udara Indonesia memiliki peran strategis dalam konteks global, baik untuk penerbangan internasional maupun pertahanan. Posisi geografis Indonesia yang menjadi penghubung antara Asia dan Oseania menambah signifikansi negara ini dalam jaringan penerbangan internasional.

Sebagai negara dengan wilayah udara terluas di ASEAN, Indonesia memegang tanggung jawab besar untuk mengatur dan menjaga keamanan ruang

udaranya.⁴³ Hal ini tidak hanya melibatkan pengawasan terhadap penerbangan sipil, tetapi juga terhadap penerbangan militer asing yang mungkin melintas tanpa izin atau melakukan operasi udara di wilayah udara Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia memiliki tugas negara untuk memastikan bahwa tidak ada pelanggaran terhadap kedaulatan udara yang dapat mengancam keamanan nasional. Sebagai negara dirgantara, Indonesia diharapkan dapat menjaga kedaulatan dan integritas wilayah udaranya dengan mengatur seluruh kegiatan penerbangan yang terjadi di wilayahnya. Ini mencakup penetapan aturan penerbangan, pengawasan ketat, serta koordinasi dengan negara-negara lain untuk menjaga kestabilan penerbangan internasional di kawasan. Tanggung jawab ini juga meliputi peran dalam badan internasional seperti ICAO (Organisasi Penerbangan Sipil Internasional) untuk berkontribusi pada peraturan global yang memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan di seluruh dunia.

Berdasarkan data yang ada, pelanggaran wilayah udara Indonesia yang dilakukan oleh pesawat asing, baik sipil maupun militer, terjadi dengan frekuensi yang cukup tinggi. Sebagai contoh, pesawat sipil Amerika Serikat tercatat melakukan pelanggaran batas wilayah udara Indonesia sebanyak tiga kali, sementara pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat militer Amerika Serikat tercatat sebanyak delapan kali, dan pesawat militer India dua kali.⁴⁴ Ini menunjukkan bahwa pelanggaran wilayah udara Indonesia terjadi lebih dari satu

⁴³ Muhammad Irfa Rifiza *et.al*, “Kebijakan Luar Negeri Indonesia Dalam Pengembangan Pesawat Tempur KF-21 Boramae Dengan Korea Selatan”, *jurnal Global & Policy*, Vol. 12, No. 02/2024, hlm. 103

⁴⁴ Rahman Asmardika, “ **Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia Ternyata Paling Banyak Dilakukan Pesawat AS**” dalam <https://news.okezone.com/read/2023/07/11/18/2844459/pelanggaran-wilayah-udara-indonesia-ternyata-paling-banyak-dilakukan-pesawat-as>, diakses tgl. 30 Desember 2025

kali dalam setahun, yang jelas menjadi masalah serius terkait keamanan negara. Pelaksanaan pengamanan wilayah udara yang efektif sangat terpengaruh oleh frekuensi pelanggaran ini, yang tidak hanya menggambarkan ketidakhormatan terhadap kedaulatan udara Indonesia, tetapi juga dapat meningkatkan risiko ancaman terhadap stabilitas keamanan nasional.

Masuknya pesawat asing tanpa izin (*flight clearance*) ke wilayah udara Indonesia sering disebut sebagai pelanggaran wilayah udara/*black flight*. Bentuknya bisa bermacam-macam: pesawat sipil tidak berjadwal yang melintas tanpa dokumen perizinan lengkap, pesawat yang salah rute dan memasuki FIR/ruang udara Indonesia, hingga pesawat yang tidak merespons komunikasi pengendali lalu lintas udara. Dalam situasi seperti ini, aparat berwenang (terutama TNI AU) dapat melakukan identifikasi, pencegahan (*intercept*), dan pemaksaan mendarat (*force down*) untuk pemeriksaan serta penegakan ketentuan nasional dan internasional.

Contoh yang banyak diberitakan adalah kasus pesawat sipil asing dari Malaysia yang dipaksa mendarat di Lanud Hang Nadim, Batam karena masuk wilayah udara Indonesia tanpa izin. Dalam rilis resmi TNI AU dijelaskan kronologinya: pesawat terdeteksi melanggar wilayah udara RI oleh satuan radar, lalu TNI AU menyiagakan pesawat tempur F-16 untuk intersepsi. Karena kru pesawat mengikuti instruksi untuk kembali, namun mempertimbangkan keterbatasan bahan bakar, pesawat kemudian diarahkan mendarat di Hang Nadim untuk pemeriksaan. Rute yang disebut dalam beberapa pemberitaan adalah dari Kuching (Sarawak) menuju Senai (Johor) sering disederhanakan publik sebagai

“Johor–Kuching” dan kejadian ini juga dikaitkan dengan potensi sanksi administratif berupa denda hingga Rp1, 5 miliar.⁴⁵

Selain kasus sipil, pelanggaran wilayah udara juga kerap dikaitkan dengan pesawat militer asing yang memasuki area tertentu (misalnya kawasan perbatasan) tanpa memenuhi prosedur yang dipersyaratkan. Dalam konteks ini, KSAU pernah menyampaikan bahwa terdapat ratusan pelanggaran wilayah udara oleh pesawat militer asing pada periode tertentu. Angka besar seperti ini menunjukkan bahwa pelanggaran bukan sekadar insiden tunggal, melainkan dapat menjadi tantangan berulang yang menuntut kesiapsiagaan radar, prosedur respons cepat, serta koordinasi komando untuk memastikan setiap pelanggaran dapat diidentifikasi dan ditangani.⁴⁶

Dalam menjawab permasalahan pesawat asing yang masuk tanpa izin, TNI Angkatan udara mengadakan Latihan kesiapsiagaan operasi koopsudnas. Tujuan utama dari latihan Kesiapsiagaan Operasi Koopsudnas adalah untuk meningkatkan kemampuan dan kesiapan operasional TNI AU dan lembaga terkait dalam menghadapi berbagai ancaman terhadap kedaulatan udara Indonesia, khususnya pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing. Latihan ini dirancang untuk memperkuat koordinasi, evaluasi, dan pengujian prosedur yang ada dalam menanggapi insiden pelanggaran wilayah udara atau ancaman udara lainnya

⁴⁵ Lihat Ridha Adtya, “**Pencegatan Pesawat Asing Tanpa Izin di Wilayah Udara Indonesia: Urgensi Reformasi Hukum Positif**” dalam https://www.hukumonline.com/berita/a/pencegatan-pesawat-asing-tanpa-izin-di-wilayah-udara-indonesia-urgensi-reformasi-hukum-positif-lt56f0f4e83a3ef/?utm_source=chatgpt.com, diakses tgl. 07, Februari 2026

⁴⁶ Lihat Anonim, “**Masuk Wilayah Indonesia Tanpa Izin, TNI AU Perintahkan Pesawat Asing Mendarat**” dalam https://tni-au.mil.id/berita/detail/masuk-wilayah-indonesia-tanpa-izin-tni-au-perintahkan?utm_source=chatgpt.com, diakses tgl. 07 Februari 2026

dengan cara yang terorganisir dan efisien. Latihan ini mempersiapkan TNI AU dan lembaga terkait untuk menghadapi pelanggaran wilayah udara.⁴⁷

⁴⁷ Lihat Anonim, “**Koopsudnas Diresmikan, Operasi TNI AU Kini Lebih Terintegrasi**” dalam <https://perpustakaan.dpr.go.id/epaper/index/popup/id/13774>, diakses tgl. 30 Desember 2025