

**PENEGAKAN HUKUM DI PERBATASAN WILAYAH UDARA
NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA**

Oleh:

**Andre Paminto W., S.H., M.H.
Misran Wahyudi, S.H., M.H.
Subdiskumdirga Dinas Hukum Angkatan Udara Jakarta**

Abstract

Each country has sovereignty intact and filled up the air space above its territory, while the border region of the country air stretched over land and over the territorial waters. This research aims to find out how the nature of the regulation concerning the national sovereignty of air space as well as the implementation of law enforcement on the border violations in the Indonesian national airspace by foreign aircraft. The results of this paper are: That the sovereignty of air space is political independence of any state that can not be contested, so that all activities across borders another country must obtain permission from the relevant country. Law enforcement against violations of national airspace on the border of Indonesia conducted by foreign aircraft can not be completed because of the limitations of the main tool air weapons systems.

Keywords : *Air Space Law, Law Enforcement, National Airspace.*

Abstrak

Setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara wilayah kedaulatannya, sedangkan wilayah perbatasan udara negara merentang di atas wilayah daratan dan di atas wilayah perairan. Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana hakekat pengaturan mengenai kedaulatan ruang udara nasional serta pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran di perbatasan wilayah udara nasional Indonesia oleh pesawat asing. Hasil penulisan ini adalah: Bahwa kedaulatan ruang udara merupakan kemerdekaan politik setiap negara yang tidak dapat diganggu gugat, sehingga semua kegiatan yang melintasi batas suatu negara lain harus mendapatkan izin dari negara yang bersangkutan. Penegakan hukum terhadap pelanggaran di perbatasan wilayah udara nasional Indonesia yang dilakukan oleh pesawat asing belum dapat dilakukan secara utuh karena keterbatasan alat utama sistem senjata udara (alutsistaud).

Kata Kunci : **Hukum Udara, Penegakan Hukum, Wilayah Udara Nasional.**

A. PENDAHULUAN

daratan, perairan pedalaman, perairan

1. Latar Belakang Masalah

kepulauan dan laut teritorial beserta dasar

Sebagai negara kepulauan, wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) meliputi wilayah

laut, dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di

dalam-nya.¹ Setiap negara berwenang untuk menetapkan sendiri batas-batas wilayahnya, tetapi mengingat batas terluar wilayah negara berbatasan dengan negara lain, maka penetapan batas tersebut harus sesuai dengan hukum internasional.

Wilayah perbatasan merupakan daerah rawan konflik antar negara maupun dunia internasional, maka pengamanan wilayah perbatasan negara merupakan salah satu masalah strategis yang kompleks bagi setiap negara, karena di batas itu terdapat nilai tambah yang berupa sumber daya alam (SDA) dan kedaulatan.

Pengamanan wilayah perbatasan merupakan perwujudan eksistensi suatu negara yang ditandai dengan terlindunginya kedaulatan, penduduk dan wilayah dari pelbagai jenis ancaman terhadap pertahanan negara. Sehingga wilayah perbatasan negara dapat juga dikatakan sebagai pintu gerbang dari

pertahanan suatu negara. Tentara Nasional Indonesia (TNI) sebagai pilar utama dalam sistem pertahanan negara memiliki tugas pokok menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.

Pengamanan wilayah perbatasan menjadi tugas pokok Tentara Nasional Indonesia dalam melaksanakan operasi militer selain perang (OMSP).² Pengamanan perbatasan wilayah udara menjadi salah satu tugas TNI Angkatan Udara sesuai Pasal 10 Undang-Undang Nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, yaitu menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Wilayah perbatasan udara negara merentang diatas wilayah daratan (*land areas*) dan diatas wilayah perairan (*water*

¹Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara, Pasal 1 Angka 1.

²Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004, Pasal 7 Ayat (2) huruf b angka 4.

teritory), yang telah ditetapkan secara hukum dan diakui oleh masyarakat internasional.

Dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, menyatakan bahwa Setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya. Dari pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorial, adalah: (1). Setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udara nasionalnya; (2). Tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral. Dengan demikian wilayah perbatasan dan ruang udara di atasnya mempunyai nilai yang strategis dari aspek pertahanan dan keamanan negara.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimana hakekat pengaturan mengenai kedaulatan ruang udara nasional ?
- b. Bagaimana pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran di perbatasan wilayah udara nasional Indonesia oleh pesawat asing ?

3. Metodologi Penelitian

Penulisan jurnal ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif empiris. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif empiris, yaitu pendekatan yang menggunakan konsep "*legis positivis*" yang menyatakan bahwa hukum adalah identik dengan norma-norma tertulis yang dibuat dan diundangkan oleh lembaga-lembaga atau pejabat yang berwenang.

Spesifikasi dari penulisan ini adalah deskriptif analitis yaitu penelitian

yang disamping memberikan gambaran, menuliskan, dan melaporkan suatu obyek atau suatu peristiwa juga akan mengambil kesimpulan umum dari masalah yang dibahas. Kemudian hasil analisis disajikan secara deskriptif analitis dalam bentuk uraian-uraian sehingga akan mampu memberi gambaran dan kesimpulan yang jelas sesuai rumusan masalah.

B. PEMBAHASAN

1. Hakekat Pengaturan Mengenai Kedaulatan Ruang Udara Nasional

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, kedudukan pasal ini merupakan dasar dari pada kedaulatan negara di ruang udara yang merupakan refleksi prinsip kedaulatan negara di ruang udara pada Konvensi Paris 1919. Kedaulatan negara di ruang udara merupakan kemerdekaan politik setiap negara yang tidak dapat diganggu gugat, dengan demikian adanya aktivitas atau kegiatan yang melintasi batas suatu

negara lain harus mendapatkan izin dari negara yang bersangkutan.

Batas-batas kedaulatan Negara RI di ruang udara dalam perundang-undangan nasional dapat kita temukan diantaranya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara; Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Nasional; Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi Hukum Laut (UNCLOS 1982), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

Ruang udara yang terletak di perbatasan wilayah udara nasional dapat menjadi sumber kerawanan nasional dari aspek pertahanan dan keamanan negara, dengan dimungkin-kannya terjadinya tindak pidana memasuki wilayah udara nasional tanpa ijin (*aerial intrusion*),

pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang (*prohibited area*) dan terbatas (*restricted area*), pemetaan wilayah kedaulatan nasional dengan pesawat udara tanpa ijin, dan juga kemungkinan penyalahgunaan penerbangan untuk kegiatan terorisme serta tindakan lain yang dapat membahayakan keamanan nasional (*national security*).³

Wilayah udara nasional (*national airspace*) suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Karena sifatnya yang sedemikian, maka di ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) pihak asing seperti terdapat di laut teritorial sesuatu negara. Hanya dengan izin negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian multilateral ataupun perjanjian bilateral, maka ruang udara nasional dapat dilalui pesawat udara asing.

Sifat tertutup yang sedemikian itu dapat dipahami, mengingat ruang udara sebagai media gerak sangatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan keamanan negara kolong. Karena serangan-serangan dengan menggunakan pesawat udara banyak memiliki keuntungan dan kemudahan, seperti sifatnya yang cepat (*speed*), jangkauan (*range*) yang luas, pendadakan (*surprise*), penyusupan (*penetration*) yang dapat dilakukan dengan optimal. Hal inilah yang mendorong setiap negara mengenakan standar penjagaan ruang udara nasionalnya secara ketat dan kaku.⁴

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan Negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pada Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 ditentukan bahwa pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian

³Naskah Kepala Staf TNI Angkatan Udara masukan rencana penyusunan rancangan undang-undang tentang daerah perbatasan, disampaikan tanggal 11 juni 2013 di DPD RI, hal. 1.

⁴Bambang Widarto, 2014, *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, STHM Press, Jakarta, hal. 83.

nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Berdasarkan Pasal 6 di atas, pada Pasal 7 ayat (1) dan (2) ditentukan bahwa Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas dan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang.⁵

2. Pelaksanaan Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Di Perbatasan Wilayah Udara Nasional Indonesia Oleh Pesawat Asing

Permasalahan ruang udara nasional yang ada saat ini adalah masih terdapatnya pelanggaran wilayah udara oleh pesawat udara sipil asing yang tidak dilengkapi dengan dokumen perijinan memasuki wilayah udara nasional Indonesia (*aerial intrusion*). Kasus pelanggaran kedaulatan wilayah di udara terjadi di luar negeri misalnya yang pernah dialami oleh pesawat *Korean Airlines*, nomor penerbangan KL007 pada tanggal 1 September 1983. Pesawat

tersebut ditembak jatuh oleh pesawat udara penyergap militer Uni Soviet yang menelan korban 269 orang.

Kasus penembakan ini menimbulkan gelombang kemarahan masyarakat internasional. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional merekomendasikan negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) untuk menahan diri penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil.⁶ Setelah kejadian tersebut, ICAO kemudian menambah ketentuan Pasal 3 Konvensi Chicago 1944, yaitu "*protocol relating to an amendment to the convention of international civil aviation*" atau yang dikenal dengan Pasal 3 bis sebagai protocol tambahan melekat pada konvensi Chicago 1944 yang ditetapkan tanggal 10 Mei 1984.

Ketentuan pokok yang dimaksud Pasal 3 bis yaitu, larangan bagi negara kolong untuk menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil yang sedang

⁵*Ibid*, hal. 19.

⁶*Ibid*, hal. 36.

dalam penerbangan, dan apabila melakukan intersepsi harus memperhatikan kehidupan orang-orang yang berada didalam pesawat, serta tidak membahayakan keselamatan penerbangan; mengakui hak negara kolong untuk melaksanakan kedaulatannya, termasuk melakukan intersepsi atas penerbangan tanpa ijin sepanjang penerbangan tersebut bertentangan dengan/melanggar Konvensi Chicago.

Di lain pihak negara kolong diminta untuk mempublikasikan aturan yang berlaku mengenai intersepsi terhadap pesawat udara sipil; setiap pesawat udara sipil wajib memenuhi semua perintah dari negara kolong sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku di negara kolong; setiap negara wajib mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melarang penggunaan pesawat udara sipil untuk tujuan-tujuan

yang bertentangan dengan maksud dan tujuan Konvensi Chicago 1944.⁷

Berdasarkan Pasal 8 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah ditentukan bahwa pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan NKRI diperingatkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh pemandu lalu lintas penerbangan. Petugas pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan. Dalam ketentuan Pasal 63 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan yang menyatakan, bahwa terhadap pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia dan/atau kawasan udara terlarang oleh pesawat udara sipil,

⁷I.B.R. Supancana, Beberapa Isu Strategis Di Bidang Hukum Udara Dan Antariksa Sebagai Tantangan Dalam Pelaksanaan Tupoksi TNI AU, Ceramah Umum disampaikan pada acara coffee morning di Mabes TNI AU Jakarta, 22 Mei 2013.

dilaksanakan penegakan hukum yang harus menjamin keselamatan dan keamanan awak pesawat, penumpang dan pesawat udara yang oleh TNI AU.

Komando dan Kendali dalam penegakan hukum di udara berada di bawah pengawasan Kosek I dan Kosek II yang merupakan bagian dari Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas). Kohanudnas melalui satuan yang berada dibawah jajarannya yakni Komando Sektor I (Kosek I) telah sering menangkap pergerakan pesawat asing, khususnya pesawat militer Singapura di Kepri melalui Satuan Radar 213 Tanjung Pinang dan Satuan Radar 212 Natuna pergerakan pesawat tersebut tanpa suatu *flight Clearance* yang semestinya sudah menjadi keharusan apabila pesawat asing terbang di wilayah udara Indonesia. Tindakan ini dikategorikan sebagai *black flight* dan merupakan tindakan pelanggaran terhadap wilayah udara nasional.

Pelanggaran wilayah udara selama tahun 2008 yang terjadi di Kosekhanudnas 1 adalah 18 kali dan tahun 2009 sebanyak 15 kali (Data dari Kosekhanudnas I, 2010)⁸. Sedangkan selama tahun 2010 sampai awal tahun 2014 pelanggaran wilayah udara yang telah dipaksa mendarat di Pangkalan Udara TNI AU sebanyak 5 kali.⁹

a. Kawasan Identifikasi Pertahanan Udara (*Air Defence Identification Zone/ADIZ*)

Dalam praktik negara-negara yang telah menjadi hukum kebiasaan internasional, pengamanan kedaulatan di udara telah dimulai dari luar batas teritorial negaranya yang disebut dengan ADIZ. kawasan identifikasi pertahanan udara atau ADIZ adalah suatu zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara suatu negara. Dalam praktiknya, beberapa negara menetapkan ADIZ secara permanen atau temporer

⁸Amrizal Mansur M.St, *Flight Information Region (FIR) : Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau*, Universitas Petahanan Indonesia, Jakarta, hal. 64.

⁹Data Diskumau, Mei 2014.

mulai dari wilayah teritorial atau batas terluar teritorial ke arah laut lepas. Setiap pesawat udara asing yang terbang dan berada dalam zona tersebut dan/atau terbang mengarah ke wilayah teritorial negara pendiri ADIZ, dapat diminta untuk mengenalkan diri dan diharuskan memberikan laporan rencana penerbangannya sebagai suatu persyaratan masuk ruang udara nasional suatu negara. Pesawat udara yang tidak memenuhi ketentuan tersebut, akan menghadapi tindakan intersepsi oleh negara pendiri ADIZ.¹⁰

Pendirian ADIZ tidak merupakan suatu tindakan mem-perluas kedaulatan negara pemilik ADIZ atau laut lepas yang tercakup dalam ADIZ negara itu. ADIZ dibentuk semata-mata atas dasar pertimbangan pertahanan, khususnya untuk keperluan identifikasi pesawat udara yang diperkirakan akan memasuki wilayah udara negara pendiri ADIZ.

Penerapan ADIZ Indonesia terbentang di atas Pulau Jawa, dengan luas keseluruhan ber-bentuk empat persegi panjang dengan ukuran lebar dari Utara ke Selatan 180 NM, dan panjangnya dari Barat ke Timur 390 NM, merupakan upaya pemerintah melakukan pengamanan wilayah-nya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan, pusat-pusat pemerintahan serta melindungi objek vital nasional. Penetapan koordinat dan luas wilayah ADIZ Indonesia tercantum di *Aeronautical Information Publication (AIP)*.¹¹

Penggunaan ruang dan aset udara untuk target pencapaian tujuan militer saat invasi Irak telah menandai secara signifikan pentingnya penguasaan ruang dan kekuatan udara. Penguasaan atas ruang udara terkait juga pada kewenangan untuk menetapkan ADIZ yang hingga saat ini tidak diatur oleh lembaga internasional. Dasar penerapan ADIZ adalah terjaminnya hak suatu negara untuk menciptakan prakondisi bagi setiap

¹⁰Dinas Hukum, 2012, *Hukum Udara*, Markas Besar Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara, Jakarta, hal. 31.

¹¹*Ibid*, hal. 32.

pergerakan udara. Dengan itu, pesawat apa pun yang mendekati sebuah wilayah udara nasional dapat diminta untuk mengidentifikasi diri.

ADIZ mencantumkan wilayah udara atas daratan dan lautan di mana identifikasi, lokasi, dan kontrol akan pergerakan pesawat diperlukan bagi kepentingan keamanan nasional. Beberapa negara malah menetapkan "extended ADIZ zone" yang melampaui wilayah udara negara lain untuk memberikan lebih banyak waktu untuk memantau dan menindak pesawat asing berawak atau tidak yang ditengarai memiliki potensi berbahaya.¹²

b. Flight Information Region (FIR)

Pada tanggal 21 September 1995 di Singapura, Pemerintah Republik Indonesia telah menandatangani *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore*

on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region, sebagai hasil perundingan antara Delegasi-delegasi Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura.¹³ Pada pokoknya Indonesia di nilai belum mampu memberikan pelayanan kegiatan penerbangan untuk mewujudkan standar keselamatan penerbangan internasional, sehingga pengelolaan Flight Information Region(FIR) dilakukan oleh Singapura.

Adanya penyerahan pengelolaan ruang udara kepada FIR Singapura yang mengendalikan sebagian ruang udara nasional Indonesia merupakan suatu kendala dalam hal penegakan hukum dan penganan di wilayah udara nasional.¹⁴

¹²Connie Rahakundini Bakrie, *Jalanan ADIZ dan Keamanan Kawasan*, Koran Sindo, 08 Maret 2014.

¹³Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996 Tentang Pengesahan Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia And The Government Of The Republic Ff Singapore On The Realignment Of The Boundary Between The Singapore Flight Information Region And The Jakarta Flight Information Region.

¹⁴Hankam, *Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna*

Kehilangan kontrol atas ruang udara yang berada dalam kedaulatan negara akan dapat mengakibatkan pembatasan keleluasaan dalam patroli penegakan hukum dan pengamanan wilayah udara nasional. Oleh karena itu Pasal 458 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengamanatkan bahwa wilayah udara Republik Indonesia yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 berlaku.¹⁵ Tugas penegakan hukum dan pengamanan wilayah udara nasional akan menjadi lebih optimal sebagaimana dimatkan Pasal 10 huruf b UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI dan Pasal 8 UU Nomor

1 tahun 2009 tentang Penerbangan, maka pengambilalihan pengendalian ruang udara yang selama ini dalam konfigurasi FIR Singapura dirasakan sangat mendesak.¹⁶

c. *Air Power*

Dalam strategi penggunaan kekuatan udara, maka pengendalian atau control terhadap ruang udara sangat mutlak diperlukan untuk memberi keleluasaan pada suatu tindakan ofensif. Selain itu juga akan memberikan kemudahan untuk pergerakan kekuatan di darat dan pergerakan di laut. Karakteristik keunggulan kekuatan udara seperti berupa kecepatan, penyusupan dan pendudukan seringkali dijadikan sebagai teori dasar untuk menghancurkan *centre of gravity* musuh.¹⁷

Banyaknya Pelanggaran Wilayah Udara Nasional yang dilakukan oleh pesawat asing terhadap kedaulatan negara

Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI, Jurnal Kajian Lemhannas RI, Edisi 16 November 2013, hal 71.

¹⁵ Bambang Widarto, *Op.Cit.*, hal. 89.

¹⁶ *Loc.Cit.*

¹⁷ Amrizal Mansur, *Loc.Cit.*

kita menunjukkan bahwa kita belum mampu menjaga kedaulatan wilayah udara kita secara utuh. Hal ini tidak terlepas dari lemahnya pengawasan udara yang kita lakukan untuk mengantisipasi terjadinya pelanggaran wilayah udara.

Keterbatasan Alutsistaud. berupa pesawat, radar dan rudal belum mampu mencakup seluruh wilayah nasional, dimana wilayah udara diatas wilayah darat dan perairan nusantara dan laut wilayah yang semuanya luasnya kini lebih dari 5 juta Km².¹⁸ Pengembangan Teknologi Radar, Satelit dalam sistem radar militer akan menjadikan sistem pertahanan udara menjadi sangat efektif dalam menghadapi berbagai ancaman udara yang teridentifikasi.

Eksistensi pengamanan terhadap wilayah perbatasan negara merupakan bagian yang tidak dapat diabaikan terutama ruang udara diatasnya. Persoalan kedaulatan atas wilayah perbatasan

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) bukan hanya tanggungjawab di bidang Kemhan dan TNI saja, melainkan menyangkut masalah politik, hukum, ekonomi, sosial budaya, dan kesejahteraan. Peran TNI sebagai alat pertahanan negara berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara. Berbagai sengketa yang melibatkan NKRI dengan negara-negara tetangga kerap terjadi. Ini tentu menjadi salah satu hal urgen yang harus diatasi segera, karena persoalan sengketa tersebut bisa menjadi riak-riak yang memicu terjadinya konflik antar negara. Operasi udara yang diselenggarakan oleh TNI Angkatan Udara merupakan perwujudan tindakan negara dalam lingkungan nasional maupun yang mempunyai implikasi persinggungan dengan negara lain atau dunia internasional pada umumnya.

¹⁸Hasjim Djalal, Masalah Penamaan Pulau-Pulau, Pulau-Pulau Terluar, Dan Batas-Batas Terluar Indonesia, Majalah Hukum Nasional No. 1 tahun 2006, BPHN, Depkumham RI, hal. 50.

C. PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian di atas, maka kesimpulan yang dapat dikemukakan yaitu sebagai berikut :

- a. Hakekat kedaulatan ruang udara merupakan kemerdekaan politik setiap negara yang tidak dapat diganggu gugat, sehingga semua kegiatan yang melintasi batas suatu negara lain harus mendapat-kan izin dari negara kolong yang akan dilewati.
- b. Penegakan hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat asing di perbatasan wilayah udara nasional Indonesia belum dapat dilakukan secara maksimal karena keterbatasan alat utama sistem senjata udara (alutsistaud).

2. Saran

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan terhadap permasalahan di atas, maka penulis mengajukan saran sebagai berikut :

- a. Perbatasan merupakan kawasan strategis dalam menjaga integritas wilayah negara, terutama wilayah udara yurisdiksi dimana negara memiliki hak-hak berdaulat dan kewenangan tertentu lain seperti seperti pencarian dan penguasaan harta karun dan riset kelautan dan penentuan ADIZ, maka diperlukan pengaturan secara khusus, baik di tingkat nasional dan internasional.
- b. Perlunya menyiapkan segala sarana prasana dan SDM yang handal dalam rangka mengambil alih FIR Singapura. Perkembangan militerisasi ruang angkasa yang dapat menciptakan *cyberspace technology* juga perlu dicermati dan diantisipasi dalam konteks ketahanan nasional dalam arti luas, termasuk dalam kaitan dengan pengembangan sistem pertahanan udara modern.

DAFTAR PUSTAKA

Amrizal Mansur M.St, *Flight Information Region (FIR): Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau*, Universitas Petahanan Indonesia.

Bambang Widarto, 2014, *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, STHM Press, Jakarta.

Hasjim Djalal, M.A., *Masalah Penamaan Pulau-Pulau, Pulau-Pulau Terluar, Dan Batas-Batas Terluar Indonesia*, BPHN, Depkumham RI, Majalah Hukum Nasional No. 1 tahun 2006.

Makalah/Artikel Ilmiah

I.B.R. Supancana, *Beberapa Isu Strategis Di Bidang Hukum Udara Dan Antariksa Sebagai Tantangan Dalam Pelaksanaan Tupoksi TNI AU*, Ceramah Umum disampaikan pada acara Coffee Morning di Mabes TNI AU Jakarta, 22 Mei 2013.

Dinas Hukum, *Hukum Udara*, Markas Besar Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara, Jakarta 2012.
Connie Rahakundini Bakrie, *Jalinan ADIZ dan Keamanan Kawasan*, *Koran Sindo*, 08 Maret 2014.

Naskah Kepala Staf TNI Angkatan Udara Masukan rencana penyusunan RUU tentang daerah perbatasan, disampaikan tanggal 11 juni 2013 di DPD RI.

Jurnal

Hankam, *Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI*, *Jurnal Kajian Lemhannas RI*, Edisi 16, November 2013.

Sumber Hukum

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia And The Government Of The Republic Of Singapore On The Realignment Of The Boundary Between The Singapore Flight Information Region And The Jakarta Flight Information Region*.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.