

Potensi Pelanggaran Wilayah Kedaulatan Udara Indonesia di IKN Oleh Malaysia dan Penegakan Hukumnya

Dzulfikar Hakim, Muhammad Rizqy Saputra Faculty of Law Universitas Sultan
Ageng Tirtayasa
Email:

Abstrak

Indonesia telah secara resmi memindahkan ibukota nya dari Jakarta ke Kalimantan Timur namun dalam pemindahan ibukota ini muncul potensi pelanggaran wilayah kedaulatan udara yang mungkin terjadi akibat celah antar radar Balikpapan dan radar Kepulauan Natunan. Pelanggaran wilayah kedaulatan udara berpotensi dilakukan oleh Malaysia karena batas wilayah Kalimantan Timur yang berbatasan langsung dengan Negara Malaysia dan celah antar radar yang terletak tepat di hutan Kalimantan Timur. Akibat dari celah antar radar ini menimbulkan masalah lain seperti invasi, infiltrasi dan sabotase. Jurnal ini disusun dengan metode normatif dan menggunakan data sekunder yang bersumber dari kasus. Tujuan dari pembuatan karya tulis ini diharapkan menjadi masukan bagi Pemerintah Indonesia untuk memperbaiki keamanan wilayah udara Indonesia khususnya di wilayah Kalimantan Timur.

Kata Kunci: Pelanggaran, Kedaulatan, IKN, Hukum

Abstract

Indonesia has officially moved its capital from Jakarta to East Kalimantan, but in moving this capital there is the potential for violations of air sovereignty which may occur due to gaps between the Balikpapan radar and the Natunan Islands radar. Malaysia has the potential to violate air sovereignty because the borders of East Kalimantan are directly adjacent to the State of Malaysia and the gap between radars is located right in the forests of East Kalimantan. As a result of the gap between radars, it causes other problems such as invasion, infiltration and sabotage. This journal was prepared using a normative method and uses secondary data sourced from cases. The aim of this paper is expected to be input for the Indonesian Government to improve the security of Indonesian airspace, especially in the East Kalimantan region.

Keywords : *Violation, Sovereignty, IKN, Law*

A. Introduction

Pemerintah Republik Indonesia telah secara resmi memindahkan ibukota yang semula berada di Jakarta dipindahkan ke provinsi Kalimantan Timur, tepatnya berada di Kabupaten Kutai Kartanegara dan Kabupaten Penajam Paser Utara. IKN merupakan singkatan dari Ibu Kota Negara, yang diberi nama Nusantara, IKN merupakan program proyek strategis Indonesia yang rencanakan oleh pemerintah Indonesia dan mulai diseriuskan pada tanggal 29 April 2019. Rencana nya, IKN akan diresmikan pada tanggal 17 Agustus 2024 yang bertepatan dengan perayaan Hari Kemerdekaan Indonesia ke-79.

IKN terletak di Pulau Kalimantan, tepatnya Provinsi Kalimantan Timur. Proyek IKN memiliki luas 322.429 hektare, yang mana 252.660 hektar di antaranya adalah

daratan dan sekitar 25% dari wilayahnya dijadikan bangunan. IKN didirikan khusus untuk memperlancar perekonomian akibat tingginya kepadatan penduduk di pulau Jawa. Indonesia saat ini tengah menyikapi permasalahan tersebut dengan memindahkan ibu kota barunya ke luar Pulau Jawa, yakni ke Kabupaten Penajam Paser Utara di Provinsi Kalimantan Timur dan Pulau Kalimantan di Kabupaten Kutai Kartanegara. Alasan lainnya adalah kecilnya risiko bencana. Kawasan ini dinilai sangat strategis di antara kota-kota berkembang, khususnya kota Balikpapan dan Samarinda. Rencana pemindahan ibu kota tersebut mempertimbangkan pertumbuhan berbagai sektor di wilayah Kalimantan Timur. Hingga saat ini, Jakarta masih menjadi pusat sirkulasi perekonomian di Indonesia. Beberapa pihak berpendapat bahwa pemindahan ibu kota akan membuat perekonomian tersebar lebih merata, dibandingkan hanya memusatkan perekonomian di Pulau Jawa. Pemindahan ibu kota negara juga akan berdampak pada inflasi, namun karena proyek ini dilaksanakan bertahap maka dampak yang ditimbulkan tidak terlalu signifikan. Untuk dampak yang akan terjadi pada pertumbuhan ekonomi, tergantung dari tahapan perencanaan. Apabila perencanaan yang dilakukan benar-benar matang, efek pertumbuhan ekonomi diperkirakan dapat tumbuh dalam kurun waktu 5 tahun.

Aktivitas pemerintah dan korporasi yang terfokus di Pulau Jawa, khususnya Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, menghambat tumbuhnya pusat ekonomi baru di luar Pulau Jawa. Ketua Bapenas Bambang Brodjonegoro menambahkan, kesenjangan regional secara keseluruhan menghambat laju pertumbuhan ekonomi negara. Dalam pengembangan proyek IKN, wilayah udara IKN termasuk dalam Makassar Air Traffic Service namun dalam keseluruhan Pulau Kalimantan termasuk kedalam Jakarta Air Traffic Service dan Makassar Air Traffic Service.

Wilayah Udara yang secara sebagian besar mencakup wilayah IKN membentang dari Kendawangan sampai Lumbis yaitu daerah yang berbatasan dengan batas negara antar Indonesia dan Malaysia. Luas Wilayah udara Makassar Air Traffic membentang seluas 4,9 Juta Km². Dalam wilayah Udara ini terdapat menara-menara radar yang tersebar di sekitar Pulau Kalimantan tepatnya di Kota Balikpapan dan Tandjungkeramat namun dengan keadaan menara-menara radar ini, masih terdapat celah antara Negara Indonesia dan Malaysia terutama pada menara radar di Balikpapan dan menara radar di kepulauan Natuna.

Dengan keadaan celah yang tidak terjamah oleh menara radar Balikpapan dan radar di kepulauan Natuna, muncul potensi pelanggaran wilayah udara oleh negara lain terutama negara yang berbatasan oleh Indonesia yaitu Malaysia. Pasalnya, telah terdapat pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh Amerika Serikat sepanjang 2023 yaitu sebanyak 11 kali dan 8 diantaranya adalah Pesawat Militer pada 28 Juni 2015, Malaysia telah melanggar wilayah udara Indonesia dengan mendaratkan helikopter di Pos Pengamanan Perbatasan di Pulau Sebatik, Kalimantan Utara. Dalam waktu kurang dari 5 menit pada waktu kejadian, Helikopter telah kembali lepas landas sebelum TNI sempat mengambil tindakan, hal ini menjadi sebuah tindakan yang kurang baik setelah

melanggar wilayah kedaulatan udara di Indonesia.

Pelanggaran wilayah udara yang paling membahayakan adalah pelanggaran yang dilakukan oleh Malaysia pada 20 Maret 2012, pada saat itu sebuah pesawat militer milik angkatan udara Malaysia terdeteksi melanggar wilayah udara Indonesia dengan terbang tanpa izin di atas Perairan Ambalat, Kalimantan Timur. Kalimantan Timur adalah sebuah wilayah yang kini dijadikan lokasi proyek IKN oleh pemerintah Indonesia. Kasus-kasus pelanggaran wilayah udara terutama pada 20 Maret 2012 menunjukkan bahaya dan potensi pelanggaran dari celah radar antara Kepulauan Natuna dan Kota Balikpapan.

Intrusi udara adalah keadaan dimana pesawat asing (baik pesawat sipil maupun militer) memasuki wilayah udara suatu negara tanpa izin. Insiden ini bisa disengaja (misalnya black flight dengan tujuan tertentu) atau tidak disengaja (misalnya kehilangan pesawat/keadaan darurat pesawat).

Sebagaimana tercantum dalam penjelasan Pasal 8 Ayat 1 Undang – Undang No.1 Tahun 2009 bahwa yang dimaksud dengan “melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia” adalah memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin dan tidak tertuju pada siapa yang dapat melakukan pelanggaran tersebut. Tidak hanya itu, pesawat udara yang memasuki Kawasan Udara Terlarang dan Terbatas, serta ADIZ (Air Defence Identification Zone) juga dinyatakan telah melanggar yurisdiksi negara.

B. Method

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, penelitian ini juga sering disebut sebagai penelitian doktrinal dimana penelitian ini merupakan suatu proses untuk menemukan kaidah hukum, asas-asas hukum, dan doktrin-doktrin hukum untuk menjawab permasalahan hukum yang sedang di hadapi.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode hukum preskriptif yang dilakukan dengan mempertimbangkan data sekunder dari penelitian kepustakaan. Data tersebut kemudian dianalisis dengan menggunakan metode kualitatif dan disusun secara sistematis.

C. Discussion

1. Potensi Pelanggaran yang ditimbulkan oleh Malaysia

Dengan keadaan celah antar radar Balikpapan dan Kepulauan Natuna, Malaysia dan negara lain berpotensi melakukan pelanggaran wilayah udara dan wilayah darat seperti infiltrasi dan invasi. Celah ini memberikan kemudahan dalam memasuki wilayah Negara Indonesia tanpa sepengetahuan negara terutama saat tidak ada pesawat atau pasukan TNI yang berpatroli di sekitar celah.

Invasi adalah tindakan perang yang dilakukan suatu negara terhadap negara lain dengan tujuan menduduki dan menguasai wilayah negara tersebut. Menurut Haryanto, invasi 2022 merupakan istilah politik yang mengacu pada upaya suatu negara menyerang negara lain dengan menggunakan kekuatan militer atau bersenjata guna mengambil kendali pemerintahan yang sebelumnya berkuasa. Menurut kamus militer, invasi adalah operasi militer di mana sebagian besar militer suatu entitas geopolitik menyerbu wilayah yang dikuasai oleh organisasi lain.

Tujuan invasi adalah untuk menaklukkan, membebaskan, atau memulihkan otoritas atau kendali atas wilayah, suatu negara, pergantian rezim, atau kombinasi keduanya.

Infiltrasi adalah sebuah tindakan militer yang dilakukan secara diam-diam dan tidak secara terang-terangan dengan cara memasuki wilayah, instansi pemerintahan, instalasi militer dan instalasi pemerintah suatu negara secara diam-diam. Dalam prakteknya infiltrasi dilaksanakan oleh personel militer dalam jumlah kecil, hal ini bertujuan untuk tidak menarik perhatian dan menimbulkan kecurigaan media berita dan negara lain pada saat mobilisasi kelompok yang bertugas untuk infiltrasi. Tujuan dari infiltrasi adalah untuk mengumpulkan informasi, menyiapkan pelaksanaan tahap operasi militer selanjutnya, dan sabotase. Sabotase adalah tindakan militer yang dilakukan dibelakang garis musuh dengan tujuan menimbulkan korban dalam wilayah tertentu atau merusak peralatan militer.

Peraturan kepala badan instalasi strategis nasional kementerian pertahanan nomor 6 tahun 2016 tentang sistem pengamanan kawasan indonesia peace and security center pasal 1 angka 10 menjelaskan bahwa Infiltrasi adalah suatu cara yang digunakan oleh seorang agen masuk ke daerah sasaran untuk melakukan kegiatan intelijen.

Intelijen adalah kegiatan mengumpulkan informasi tentang bangunan, denah, kontur wilayah, individual ataupun kelompok yang dilakukan oleh intelijen negara. Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2011 pasal 1 ayat 1, kegiatan intelijen adalah mengumpulkan informasi, organisasi, dan kegiatan yang berkaitan dengan pengambilan kebijakan, strategi nasional, dan pengambilan keputusan, berdasarkan analisis data dan fakta yang dikumpulkan melalui intelijen negara.

Ancaman adalah segala upaya, baik dari dalam maupun luar negeri, yang jelas dan/atau tegas membahayakan keamanan, kedaulatan, keutuhan wilayah, dan kepentingan nasional negara kesatuan Republik Indonesia dalam berbagai aspek seperti ideologi, politik, ekonomi, dan lain-lain.

Ancaman merupakan satu hal pasti yang timbul akibat keberadaan celah antar radar Balikpapan dan radar Kepulauan Natuna. Menurut Pasal 1 Angka 4 Undang-undang nomor 17 Tahun 2011 Ancaman adalah setiap upaya, pekerjaan, kegiatan, dan tindakan, baik dari dalam negeri maupun luar negeri, yang dinilai dan/atau dibuktikan dapat membahayakan keselamatan bangsa, keamanan, kedaulatan, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan kepentingan nasional di berbagai aspek, baik ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, maupun pertahanan dan keamanan. Ancaman yang dimaksud adalah pelanggaran wilayah kedaulatan udara. Wilayah udara adalah ruang udara yang berada di atas wilayah daratan dan perairan

suatu negara.

Kedaulatan Wilayah Udara diatur dalam Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 yang muncul setelah negara-negara menyadari bahwa wilayah udara memiliki nilai ekonomi, selain itu kedua konvensi ini lahir atas teori kepemilikan ruang udara (The Air Sovereignty Theory). Kedaulatan Wilayah Udara (Air Sovereignty) diatur dalam Pasal 1 Konvensi Chicago (Chicago Convention) 1944 yang menyebutkan bahwa setiap negara berdaulat penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Dalam hukum positif Indonesia, peraturan tentang kedaulatan udara diatur dalam Pasal 5 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara.

2. Penegakkan hukum bagi pelanggaran kedaulatan wilayah udara di Indonesia

A. Hukum Internasional

Ruang udara nasional adalah ruang udara di darat, perairan pedalaman, perairan teritorial, bahkan wilayah maritim suatu negara kepulauan. Menurut pepatah Romawi, kedaulatan suatu negara meliputi wilayah udaranya yang tak terhingga (*cujus est solum eust ad coelum*). Prinsip ketinggian tanpa batas ini tidak lagi berkelanjutan karena kemajuan teknologi seperti peluncuran satelit buatan dan penempatannya di luar angkasa. Meluncurkan pesawat ruang angkasa melalui wilayah udara suatu negara tidak pernah memerlukan izin negara tersebut, juga tidak perlu ditempatkan pada orbit tertentu. Namun, tidak ada kesepakatan mengenai tingkat kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas wilayah udaranya.

Perlindungan strategis keamanan suatu negara di wilayahnya sendiri diakui oleh para pendiri Perjanjian Paris tahun 1919 yang mengatur navigasi udara. Pasal 1 Perjanjian Paris 1919 diartikulasikan dalam Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional tahun 1944, yang menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara teritorialnya. Secara horizontal, suatu negara mempunyai kedaulatan atas wilayah udara dan wilayah perairan yang berada di atas tanahnya. Wilayah udara di atas ZEE tambahan, khususnya di laut lepas, bukan lagi menjadi kedaulatan negara yang bergantung. Saat ini tidak ada batasan vertikal khusus karena belum ada kesepakatan mengenai ketinggian wilayah udara. Tidak mudah membedakan pesawat komersil dengan pesawat pemerintah atau militer.

Hukum internasional tidak secara jelas mengatur hal ini. Misalnya Konvensi Chicago 1944 hanya menyatakan tidak berlaku untuk pesawat pemerintah dan militer, namun tidak ada penjelasan rinci, yang ada hanya pernyataan negatif. Menurut Baar Mauna, pembedaan pesawat udara sebagai pesawat sipil atau nasional ditentukan oleh kemampuannya, bukan oleh kualifikasi pemiliknya. Sebagai bagian dari evolusi Konvensi Chicago 1944, Protokol amandemen Konvensi Chicago 1944 (Konvensi Penerbangan Sipil Internasional) ditandatangani di Montreal pada 10 Mei 1984. Protokol ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan yang mendalam Konvensi Chicago 1944 telah ada sejak lama. Kesenjangan yang dimaksud adalah Konvensi untuk melindungi pesawat sipil yang melanggar wilayah udara suatu negara karena alasan apapun dan tidak jelasnya tindakan kekerasan bersenjata yang dilakukan oleh negara yang merasa dilanggar, seringkali menimbulkan akibat yang mematikan bagi nyawa

penumpang dan awak pesawat.

Perubahan atas Konvensi Chicago 1944 dilakukan dengan memasukkan pasal baru, yaitu Pasal 3 bis. Pasal 3 bis tersebut menentukan sebagai berikut :

- A. Ketentuan ini menimbulkan kewajiban hukum bagi negara untuk menahan diri dari penggunaan senjata terhadap pesawat sipil yang sedang terbang (harus menahan diri untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat sipil yang sedang terbang). Saat menerapkan tindakan intersepsi, negara berkewajiban untuk tidak membahayakan nyawa orang yang berada di dalam pesawat atau pesawat yang dicegat itu sendiri. Adanya ketentuan ini tidak dapat ditafsirkan sebagai perubahan atau modifikasi terhadap hak dan kewajiban yang diatur dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa (United Nations Charter)
- B. Oleh karena itu, sebagai wujud kedaulatan, suatu negara mempunyai hak untuk memerintahkan pesawat udara sipil yang melanggar wilayah udaranya untuk mendarat di bandara yang ditunjuk pemerintah (request to landing in a special airport). Dalam menjalankan kewenangannya, kita diingatkan kembali bahwa Negara harus mematuhi ketentuan pertama di atas. Selain itu, negara-negara akan diminta untuk mengumumkan peraturan yang akan mereka ambil untuk mengatur prosedur intersepsi pesawat sipil.
- C. Menurut peraturan ini, semua pesawat sipil harus mematuhi instruksi negara yang dicegatnya. Untuk mendukung prinsip kepatuhan ini, setiap negara diwajibkan untuk memasukkan dalam undang-undang domestiknya suatu ketentuan yang mewajibkan pesawat sipil yang terdaftar di negara tersebut untuk mematuhi instruksi dari negara yang mencegat setiap kali mereka bertemu dengan pesawat tersebut. Negara-negara juga diwajibkan untuk menetapkan dalam undang-undang domestiknya hukuman yang berat bagi pemilik atau operator pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya yang melanggar prinsip-prinsip kepatuhan (sebagaimana yang berlaku terhadap undang-undang atau peraturan ini. Pelanggaran akan dikenakan hukuman yang berat). Menanggapi penyadapan yang dilakukan negara lain.
- D. Selain itu, setiap negara akan mengambil langkah-langkah untuk memastikan bahwa pesawat sipil terdaftarnya tidak digunakan untuk tujuan yang tidak sesuai dengan tujuan Konvensi Chicago.

Perubahan Konvensi Chicago 1944 pada Pasal 3 di atas antara lain didasarkan pada kenyataan bahwa pada tanggal 1 September 1983, sebuah pesawat Boeing 747 Korean Air ditembak oleh jet tempur Soviet di Uni Soviet sehingga menewaskan 269 orang di dalamnya. Wilayah udara. Pertimbangan Protokol Montreal 1984, yang mengamandemen Konvensi Chicago 1944, memasukkan prinsip-prinsip yang dianggap sebagai pertimbangan kemanusiaan mendasar dalam hukum internasional.

Penting bagi pesawat komersial yang melakukan penerbangan internasional untuk menginformasikan kepada pengawas lalu lintas udara tentang rencana penerbangan mereka. Pesawat yang dimaksud memiliki informasi seperti identifikasi pesawat, jenis, apakah penerbangan yang dipilih merupakan penerbangan instrumen atau visual (penerbangan dengan penanda tanah sebagai panduan), dan jenis penerbangan (sipil atau militer akan diumumkan).

Identifikasi pesawat, pemilihan rute dan lokasi pendaratan, dll. Rencana penerbangan ini harus diserahkan satu jam sebelum penerbangan. Alternatifnya, transmisi dapat dilakukan secara nirkabel selama penerbangan, hingga 10 menit sebelum memasuki area kontrol, maskapai penerbangan, atau rute penerbangan tertentu. Poin penting kedua yang tercantum dalam Lampiran 2 adalah kewajiban menjalin komunikasi dua arah dengan pengontrol lalu lintas udara dan melaporkan lokasi, termasuk waktu dan ketinggian, setiap kali melewati suatu titik pelaporan. Hal ini sangat penting untuk mencegah terjadinya tabrakan pesawat. Setiap pesawat juga harus menjaga pengawasan radio dan menjaga komunikasi dua arah dengan otoritas setempat.

B. Hukum Nasional

Negara Kesatuan Republik Indonesia telah menjadi anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sejak 27 April 1950 dan telah menyelesaikan Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009. Hal ini mengacu pada Konvensi Chicago 1944 yang mengakui kedaulatan negara atas wilayah darat, laut, dan udara. Namun Pasal 33 Pasal Ayat 3 UUD NRI 1945 hanya mengatur penguasaan negara atas wilayah darat dan laut. Untuk memahami bagaimana hukum domestik mengatur pelanggaran kedaulatan di wilayah Indonesia, maka penting untuk mempertimbangkan pengaturan kedaulatan nasional di wilayah udara dalam hukum domestik.

Menurut Undang-Undang Penerbangan Indonesia, pesawat udara Indonesia adalah pesawat udara yang mempunyai pelat nomor Indonesia dan tanda kewarganegaraan Indonesia. Pesawat udara pemerintah adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Bea Cukai dan instansi pemerintah lainnya untuk melaksanakan fungsi dan wewenang penegakan hukum serta tugas lain yang diwajibkan oleh undang-undang.

Pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk keperluan angkutan udara komersil dan nonkomersial. Pesawat udara sipil asing adalah pesawat udara yang digunakan untuk keperluan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai pelat nomor dan tanda kewarganegaraan asing. Mengenai pengoperasian pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pasal 63 ayat (2) menjelaskan bahwa hanya pesawat udara Indonesia yang boleh beroperasi di wilayah negara kesatuan Republik Indonesia. Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri, dipidana dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau denda paling banyak Rp 2.000.000.000,00 (2 miliar Rupiah). Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan secara terencana dan/atau tidak terencana oleh perusahaan angkutan udara niaga dalam negeri dan/atau luar negeri untuk keperluan pengangkutan penumpang dan barang, atau khusus untuk pengangkutan barang.

Indonesia sebagai negara berdaulat yang mengatur penggunaan wilayah udaranya dari sudut pandang keselamatan masyarakat, keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, pertahanan dan keamanan, telah menetapkan zona larangan terbang dan zona penerbangan terbatas. Sebuah “zona larangan terbang” adalah zona penerbangan di mana pembatasan permanen dan komprehensif diberlakukan

pada semua pesawat. Pembatasan hanya dapat dilakukan di wilayah udara Indonesia, seperti fasilitas nuklir atau istana presiden. Yang dimaksud dengan “wilayah udara terbatas” adalah wilayah udara yang bersifat tidak permanen dan mempunyai batasan yang memungkinkan hanya digunakan untuk operasi penerbangan tertentu (pesawat TNI). Apabila tidak digunakan (tidak aktif), kawasan ini dapat dimanfaatkan untuk penerbangan sipil. Pembatasan tersebut dapat berupa pembatasan ketinggian dan hanya dapat dilakukan di wilayah udara Indonesia, seperti instalasi militer atau zona militer.

Berdasarkan UU Penerbangan, dalam banyak kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia, denda dikenakan terhadap pesawat sipil atau bahkan pesawat udara yang melanggar wilayah Indonesia. Sebuah pesawat sipil Singapura terpaksa mendarat oleh dua Flanker Sukhoi 27/30 TNI namun diperbolehkan pulang setelah memenuhi Persyaratan peraturan, termasuk membayar denda sebesar Rp 100 juta Pasal 418 Pasal 1 UU Penerbangan Sipil Tahun 2009 mengatur bahwa pelanggaran terhadap penerbangan niaga tidak berjadwal yang masuk ke wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin dikenai denda paling banyak Rp 200 juta.

Denda ini berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 195 Tahun 2008 tentang Pedoman Penyelenggaraan Izin Penerbangan. Denda sebesar Rp60.000.000 merupakan jumlah yang sangat kecil bagi TNI AU dan tidak sebanding dengan biaya yang dikeluarkan negara atas penggunaan pesawat tempur oleh TNI Angkatan Udara (AU). Perkiraan biayanya, menurut TNI AU, 400 juta untuk satu jam penerbangan jet tempur Sukhoi.

Terkait pelanggaran wilayah Indonesia yang dilakukan Pesawat sipil, terdapat beberapa inkonsistensi di kalangan penegak hukum. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Nomor tentang TNI, TNI AU mempunyai kewenangan untuk menyelidiki masalah pertahanan udara. Namun kenyataannya, TNI AU hanya bertindak sebagai pencegah darat dengan melakukan pendaratan darurat. Saat ini kewenangan penyidikan berada di tangan Kementerian Perhubungan. Sementara TNI AU melalui Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudonas) hanya berwenang menahan pesawat yang melewati wilayah udara Indonesia tanpa izin.

TNI AU membantah denda yang dikenakan Kementerian Perhubungan dengan mengatakan denda tersebut tidak sebanding dengan biaya operasional militer. Koordinasi dan penegakan hukum terhadap pesawat yang melanggar wilayah Indonesia tentunya dapat memberikan efek jera dan mutlak diperlukan. UU Penerbangan Indonesia tidak mengatur perlakuan berbeda terhadap pesawat asing yang melakukan pelanggaran di wilayah Indonesia, dengan menyatakan bahwa pesawat tersebut harus mematuhi hukum Indonesia mengenai wilayah Indonesia. Pesawat tersebut dikenakan sanksi berdasarkan hukum Indonesia.

Negara-negara berikut ini berhak mencegah, menembak jatuh, bahkan mengadili pesawat sipil beserta awaknya yang melanggar wilayah Indonesia: Sekalipun Menteri Luar Negeri menaiki pesawat sipil dalam kunjungan resmi, status hukum pesawat tersebut sebagai pesawat sipil yang tunduk atau tunduk pada hukum negara yang menjadi tanggungannya tetap tidak berubah. Beberapa denda atas pelanggaran wilayah Indonesia yang dilakukan oleh pesawat sipil asing diatur dalam peraturan perundang-undangan dalam negeri.

Namun besaran denda akan ditentukan apabila terjadi pelanggaran kedaulatan wilayah Indonesia yang dilakukan oleh helikopter sipil milik perusahaan Malaysia, serta tindakan keselamatan dan pencegahan yang dilakukan jika pesawat tersebut tetap terbang, serta persyaratan operasional penegakan hukum terhadap pesawat perlu disesuaikan. Perjalanan bisnis dimungkinkan, bahkan jika helikopter dibawa ke Menteri Luar Negeri.

Prosedur yang berbeda mungkin berlaku untuk pesawat komersial atau non-komersial. Dalam hal ini pesawat yang melakukan pelanggaran adalah pesawat asing yang tidak tunduk pada hukum Indonesia. Pelanggaran terhadap pesawat jenis ini menjadi tanggung jawab negara dan melalui mekanisme arbitrase, perselisihan diselesaikan sesuai dengan hukum internasional. Berdasarkan hukum internasional, penyelesaian konflik dapat dilakukan secara damai atau dengan kekerasan. Sebagai bagian dari pertahanan diri, badan keamanan negara berhak mencegat, mencegah, dan menembak jatuh pesawat asing.

Apabila pesawat asing diduga melakukan kegiatan yang mengancam keamanan nasional dan mengancam kekuasaan negara, maka menjadi kewajiban hukum untuk menembak jatuh pesawat asing yang melanggar wilayah. Resolusi dapat dicapai melalui cara-cara hukum atau politik. Pengakuan bersalah dan permintaan maaf oleh negara asal pesawat yang melakukan pelanggaran merupakan bentuk tanggung jawab terhadap negara asal pesawat yang melakukan pelanggaran. Bentuk tanggung jawab lainnya adalah memberikan ganti rugi kepada negara atas kerugian yang diderita. Undang-undang ini berdasarkan hukum Indonesia dan biasanya berbentuk denda.

C. Conclusion

Dengan keadaan celah antar radar Balikpapan dan Kepulauan Natuna, Malaysia dan negara lain berpotensi melakukan pelanggaran wilayah udara dan wilayah darat seperti infiltrasi dan invasi. Celah ini memberikan kemudahan dalam memasuki wilayah Negara Indonesia tanpa sepengetahuan negara terutama saat tidak ada pesawat atau pasukan TNI yang berpatroli di sekitar celah. Invasi merupakan sebuah tindakan perang (act of war) yang dilakukan suatu negara kepada negara lain dengan tujuan untuk mengambil alih dan memiliki kendali atas suatu wilayah di negara itu. Dijelaskan dalam Pasal 1 Angka 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2011 Intelijen adalah pengetahuan, organisasi, dan kegiatan yang terkait dengan perumusan kebijakan, strategi nasional, dan pengambilan keputusan berdasarkan analisis dari informasi dan fakta yang terkumpul melalui metode kerja untuk pendeteksian dan peringatan dini dalam rangka pencegahan, penangkalan, dan penanggulangan setiap ancaman terhadap keamanan nasional. Ancaman adalah setiap upaya, pekerjaan, kegiatan, dan tindakan, baik dari dalam negeri maupun luar Negeri, yang dinilai dan/atau dibuktikan dapat Membahayakan keselamatan bangsa, keamanan, Kedaulatan, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan kepentingan nasional di Berbagai aspek, baik ideologi, politik, ekonomi, sosial Budaya, maupun pertahanan dan keamanan. Ancaman merupakan satu hal pasti yang timbul akibat keberadaan celah antar radar Balikpapan dan radar Kepulauan Natuna.

Wilayah udara suatu negara adalah ruang udara yang ada di atas wilayah daratan,

wilayah laut pedalaman, laut teritorial dan juga wilayah laut negara kepulauan. Misalnya Konvensi Chicago 1944 hanya menyatakan tidak berlaku untuk pesawat pemerintah dan militer, namun tidak ada penjelasan rinci, yang ada hanya pernyataan negatif. Protokol ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan yang mendalam Konvensi Chicago 1944 telah. Kesenjangan yang dimaksud adalah Konvensi untuk melindungi pesawat sipil yang melanggar wilayah udara suatu negara karena alasan apapun dan tidak jelasnya tindakan kekerasan bersenjata yang dilakukan oleh negara yang merasa dilanggar, seringkali menimbulkan akibat yang mematikan bagi nyawa penumpang dan awak pesawat. (3) UUD NRI Tahun 1945 hanya mengatur penguasaan negara atas wilayah darat dan laut. Untuk memahami bagaimana hukum domestik mengatur pelanggaran kedaulatan di wilayah Indonesia, maka penting untuk mempertimbangkan pengaturan kedaulatan nasional di wilayah udara dalam hukum domestik Indonesia. Pesawat udara Indonesia menurut UU Penerbangan Indonesia adalah pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia. Adapun Pesawat Udara Negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.

Bibliography

Jurnal

- Hasibuan, Reni Ria Armayani, and Siti Aisa. "Dampak Dan Resiko Perpindahan Ibu Kota Terhadap Ekonomi Di Indonesia." *AT-TAWASSUTH: Jurnal Ekonomi Islam* 5, no. 1 (2020): 183. <https://doi.org/10.30829/ajei.v5i1.7947>.
- Puspita, Natalia Yeti. "Invasi Rusia Ke Ukraina Jilid Ii: Agresi Atau Self-Defense? The Russian Invasion of Ukraine Volume Ii: Aggression or Self-Defense?" *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan* 7, no. November (2022): 600–608. <http://journal2.um.ac.id/index.php/jppk>.
- Rijadi, Jonadi Efendi dan Prasetijo. *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*. Jakarta: KENCANA, 2023.
- Saputri, Juneatri Ratu. "Penegakan Hukum Atas Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Negara Indonesia Oleh Pesawat Udara Asing." *Lex Administratum* 11, no. 1 (2023).
- Savitri, Rohannisa Naja Rachma, and Adya Paramita Prabandari. "TNI Angkatan Udara Dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia." *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia* 2, no. 2 (2020): 236–45. <https://doi.org/10.14710/jphi.v2i2.236-245>.
- Sefriani, Sefriani. "Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia." *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 22, no. 4 (2015): 538–65. <https://doi.org/10.20885/iustum.vol22.iss4.art2>.
- Setiani, Baiq. "State Sovereignty over the Airspace Concept and Enforcement Efforts of Sovereignty Violations by Foreign Aircraft." *Jurnal Konstitusi* 14, no. 3 (2017): 489–510.
- Widarto, Bambang, Dinas Hukum, and Angkatan Udara. "Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Dari Aspek Hukum Internasional." *Jurnal Yuridis* 1, no. 2 (2014): 141–52.

Buku

- Sefriani. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Depok: RajaGrafindo Persada, 2016.
- Rijadi, Jonadi Efendi dan Prasetijo. *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*. Jakarta: KENCANA, 2023.

Website

- Yeremia sukoyo. "Panglima TNI: Sanksi Pelanggar Wilayah Udara RI Harus Diperberat," 2014. <https://www.beritasatu.com/news/223348/panglima-tni-sanksi-pelanggar-wilayah-udara-ri-harus-diperberat>.
- Meliana, Adhayasta Dirgantara Diamanty. "Panglima TNI Ungkap Pesawat Militer AS Sering Langgar Wilayah Udara Indonesia Sepanjang 2023," 2023. <https://nasional.kompas.com/read/2023/07/11/09284011/panglima-tni-ungkap-pesawat-militer-as-sering-langgar-wilayah-udara>.

Sumber lain

Pasal 83 (3) UU Nomor 1 Tahun 2009

Penjelasan Pasal 7 (1) UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

Peraturan pemerintah republik Indonesia nomor 4 tahun 2018 tentang pengamanan

wilayah udara republic Indonesia

