

TINJAUAN YURIDIS DALAM PELANGGARAN UDARA SECARA TAK TERJADWAL OLEH PESAWAT *ETHIOPIAN AIRLINES* BAGI KEDAULATAN WILAYAH INDONESIA

Elsa Az-Zahra

Universitas Sriwijaya

ABSTRAK

Merujuk pada Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, batas wilayah atau *territorial* udara Indonesia mengikuti batas kedaulatan yang sama di darat dan laut; yang mana, berdasarkan Pasal 3 *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, tiap-tiap negara berpantai bisa menetapkan lebar laut di wilayah yurisdiksinya hingga maksimal 12 mil jika diukur dari garis terluar. Akibatnya, apabila ada pesawat yang melintasi Indonesia, diwajibkan bagi mereka untuk tunduk kepada yurisdiksi kedaulatan negara yang bersangkutan. Kasus yang menimpa Pesawat *Ethiopian Airlines* ETH3728 adalah salah satu contoh pelanggaran terhadap batas wilayah udara dalam kategori *non-scheduled flight* yang pada ujungnya memaksa TNI AU melakukan tindakan *force down* sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018. Akan tetapi, persengketaan pendapat justru timbul dari pihak maskapai yang menyatakan bahwa pihaknya tak melakukan kesalahan sama sekali bila didasarkan pada Pasal 5 Konvensi Chicago Tahun 1944. Perbedaan perspektif ini menghantarkan penulis untuk mengkritisi persoalan yang terjadi melalui ketentuan Hukum Nasional maupun Hukum Internasional yang sifatnya *ius constitutum* dan *ius constituendum* beserta teori-teori doktrinasi yang dipakai oleh Indonesia dalam menentukan batas wilayah udaranya. Dengan menggunakan metode yuridis-normatif melalui pendekatan kepustakaan, peraturan perundang-undangan, hingga komparasi yang dilandaskan oleh situs media terpercaya, ditemukanlah hasil penelitian yang meliputi keterlibatan erat antara Hukum Internasional, Hukum Nasional, dan Yurisdiksi Nasional yang menegaskan bahwasannya tindakan *Ethiopian Airlines* ETH3728 adalah sebuah pelanggaran sehingga penulis pun menawarkan beberapa solusi-solusi bersifat aplikatif bagi Kedaulatan Wilayah NKRI.

Kata Kunci: Hukum Internasional; *Non-Scheduled Flight*; Batas Wilayah Udara; *Force Down*.

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Diuraikan dari Pasal 1 ayat (2) dan (3) Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 mengenai Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria, seluruh bumi, air, ruang angkasa, disertai seluruh kekayaan alam yang terkandung di dalamnya ialah karunia Tuhan Yang Maha Esa dan juga merupakan kekayaan nasional dengan hubungannya yang bersifat abadi.¹ Sementara itu, dalam Pasal 2 dari peraturan yang sama pula dilanjutkan bahwa segala aspek tersebut sejatinya berada di bawah penguasaan negara dalam hal mencapai arti kebahagiaan, kemakmuran, kemerdekaan, hingga kesejahteraan bagi masyarakat dan negara hukum Indonesia yang adil, makmur, dan berdaulat.² Simpulnya, Indonesia—sebagai bagian dari hukum itu sendiri—menolak keras unsur apa pun yang berpotensi merusak kedaulatan maupun kemakmuran negeri dan salah satu aspek yang berkaitan erat dengan Hukum Internasional adalah aspek ruang angkasa yang bisa diartikan sebagai ruang di atas air dan bumi. Akan tetapi, masih banyak permasalahan-permasalahan perihal pelanggaran lalu lintas udara yang berelasi kuat dengan batas kedaulatan *territorial* suatu negara; dan salah satu kasus yang sempat menimpa Indonesia adalah kasus melintasnya *Ethiopian Airlines* ETH3728 di langit Batam yang membuat TNI AU terpaksa turun tangan dengan menggunakan pesawat tempur agar pesawat kargo beranggotakan 6 awak tersebut dapat segera di-*force down*.³ *Force down* sendiri sebenarnya merupakan sebuah tindakan yang diperbolehkan apabila pesawat asing yang berkaitan tak memegang akses izin yang jelas dan bersikap seolah-olah enggan mengindahkan perintah untuk meninggalkan wilayah udara NKRI berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018.

Namun nyatanya, ketentuan perundang-undangan nasional tersebut bukanlah satu-satunya aspek yuridis yang dipakai kala menghadapi prahara ini sebab maskapai *Ethiopian Airlines* sendiri memberikan pernyataan yang—pada intinya—menyatakan bahwa mereka seharusnya diperbolehkan untuk melintasi wilayah udara suatu negara tanpa adanya izin sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 5 Konvensi Chicago di tahun

¹ Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaga Negara Republik Indonesia Nomor 104).

² *Ibid.*

³ Grid Network. 'Pesawat Kargo Ethiopia Terpaksa Turun di Batam Karena Dianggap Melanggar Wilayah Udara' (Tribunnews.com, 2019) [Pesawat Kargo Ethiopia Terpaksa Turun di Batam Karena Dianggap Melanggar Wilayah Udara - Tribunnews.com](https://www.tribunnews.com/2019/08/02/pesawat-kargo-ethiopia-terpaksa-turun-di-batam-karena-dianggap-melanggar-wilayah-udara)> accessed 4 November 2022.

1944. Selain itu, mereka juga menjadikan kepenguasaan Singapura atas FIR yang ada di sekitaran Batam sebagai alasan mengapa sang pilot dapat mengira bahwa sama sekali tak salah bila tak meminta izin kepada Pemerintah Republik Indonesia. Perbedaan perspektif-perspektif inilah yang menghasilkan persengketaan pendapat antara kedua belah pihak sehingga dapat memunculkan perbenturan antara kepentingan Pemerintah Indonesia dan kepentingan maskapai penerbangan. Apalagi bila mengambil pengertiannya secara singkat, *non-scheduled flight* merupakan penerbangan tak berjadwal yang melintasi batas wilayah udara suatu negara namun tetap dapat memegang lisensi domestik maupun internasional (atau bahkan kedua-duanya) andaikata maskapai yang menaungi bisa tunduk dengan otoritas pemerintah setempat.⁴

Mengacu dari latar belakang tersebut, diperlukanlah tinjauan yuridis secara lebih lanjut untuk bisa menentukan bagaimana keputusan serta penjelasan yang dapat ditarik dari sengketa ini.

1.2 Rumusan Masalah

Berlandaskan latar belakang yang telah dimuat sebelumnya, ditemukanlah beberapa rumusan masalah yang perlu dibahas, yakni:

- 1.2.1 Bagaimanakah letak relasi Hukum Nasional dan Hukum Internasional pada kasus *non-scheduled flight* yang menimpa *Ethiopian Airlines* dan Pemerintah Indonesia?
- 1.2.2 Bagaimanakah keterlibatan yurisdiksi nasional terhadap *non-scheduled flight* yang menimpa *Ethiopian Airlines* dan Pemerintah Indonesia?

1.3 Dasar Hukum

Berasaskan rumusan masalah yang telah ditentukan, adapun beberapa dasar yuridis atau hukum yang mengandung korelasi dengan tema terkait, yakni:

- 1.3.1 *Chicago Convention 1944, Convention on International Civil Aviation 1944*
- 1.3.2 Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaga Negara Republik Indonesia Nomor 104)

⁴ Donald Bunker, *International Aircraft Financing: Volume 1: General Principles* (IATA 2005).[17-18].

- 1.3.3 *United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS) 1982*
- 1.3.4 Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara
- 1.3.5 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- 1.3.6 Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan
- 1.3.7 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

II. Analisis

2.1 Relasi antara Hukum Nasional dan Hukum Internasional dalam Kasus Pelanggaran Udara Tak Disengaja oleh Pesawat *Ethiopian Airlines* ETH3728

Dalam cuitan *twitter* resminya, *Ethiopian Airlines* bersikeras menegaskan bahwa pihaknya sudah mengikuti permintaan serta instruksi pendaratan dengan pemberian penjelasan mengenai penerbangan yang ia lakukan kepada pihak Indonesia sembari membawa-bawa Pasal 5 Konvensi Chicago tahun 1944 yang dianggap bisa membenarkan tindakan pelintasan wilayah udara Indonesia tanpa izin terlebih awal.⁵ Pada ranah Hukum Internasional, konvensi adalah salah satu dari banyaknya istilah perjanjian internasional yang sejatinya merupakan *Sources of International Law*. Sebagai suatu perjanjian yang mengatur perihal penerbangan sipil bersifat internasional, Konvensi Chicago tahun 1944 yang diberi judul *Convention on International Civil Aviation 1944* ini dijadikan selayaknya landasan di tiap aktivitas penerbangan internasional di banyaknya negara-negara.⁶ Akibatnya, tak mengherankan bila ada sebuah maskapai yang menyebutkan konvensi semacam itu saat sedang berhadapan dengan sebuah sengketa pendapat yang melibatkan perusahaannya. Dalam versi penguraiannya, Pasal 5 menyatakan kalau seluruh negara peserta menyepakati untuk memberikan hak pada *non-scheduled flight* agar penerbangan jenis tersebut tetap bisa melajukan lintasan maupun transitnya tanpa harus berhenti dikarenakan wilayah udara dari sebuah negara atau demi melakukan pendaratan yang tujuannya *non-traffic purposes* tanpa terlebih awal menerima izin dari

⁵ Daniel Aditia Situngkir, 'Terikatnya Negara dalam Perjanjian Internasional' (2018), 2 Refleksi Hukum.[167-180].

⁶ Prita Amalia, 'Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty' (Hukumonline, 2019) [Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty \(hukumonline.com\)](https://www.hukumonline.com/berita/kontroversi-kedaulatan-udara-complete-and-exclusive-sovereignty) > accessed 4 November 2022.

otoritas pemerintah yang bersangkutan. Implementasi yang dimaksud sesungguhnya adalah hak lintas damai pada kegiatan terbang-menerbang, namun wajib juga ditegaskan bahwa pernyataan pasal 5 tak serta-merta bisa dikeluarkan dengan begitu saja disebabkan adanya beberapa ketentuan hukum yang memang membutuhkan sebuah penafsiran sehingga dirinya tak bisa lepas pada kaitannya dengan pasal-pasal lain; terbukti—meski pasal 5 menyatakan kalimat yang demikian pengaturannya—hal itu justru hanya mampu disebut sebagai hak terbatas jikalau dikritisi dengan memakai Pasal 12, Pasal 13, hingga ketentuan norma-norma kedaulatan negara yang sifatnya komplit *plus* eksklusif di lingkup ruang udara.⁷

Pasal 12 Konvensi Chicago tahun 1944 menjelaskan bahwa setiap negara yang menjadi peserta (bagian) dalam konvensi tersebut bersepakat untuk memastikan jika seluruh pesawat udara bernuansa sipil yang melewati daerah kedaulatan sebuah negara haruslah mematuhi regulasi serta peraturan negara yang bersangkutan, sedangkan Pasal 13 lebih menegaskan ulang soal regulasi hukum yang dimiliki oleh sebuah negara anggota yang berhubungan dengan kedatangan maupun keberangkatan, berelasi juga dengan awak kabin dan kargo—meliputi ketentuan masuk, izin, paspor, imigrasi, pajak, dan karantina—yang wajib ditaati oleh setiap penumpang, awak kabin, serta kargo yang hendak memasuki ataupun menjalankan keberangkatan dari salah satu negara peserta. Melihat ketentuan-ketentuan tersebut, amat bisa dipastikan bahwa Pasal 5 Konvensi Chicago tahun 1944 mempunyai batasan terlaksananya hak yang dipegang maskapai *Ethiopian Airlines*. Ditambah lagi, keberlakuan prinsip kedaulatan negara yang sifatnya komplit plus eksklusif sudah sangat diakui secara mapan oleh kerezhiman Hukum Internasional dan dari prinsip yang eksklusif ini pula, kedaulatan negara atas ruang udara dikategorikan sebagai kedaulatan yang sifatnya tertutup, sementara eksklusif berarti bahwa negara yang dibawah oleh ruang udara diaugerahi kedaulatan secara penuh; artinya, segala bentuk pemanfaatan lain ruang udara sebuah negara oleh negara lainnya—baik berbentuk pengangkutan atau penerbangan—hanya bisa melintasi wilayah kedaulatan apabila sudah menerima izin dari otorisasi negara sehingga argumentasi yang diberikan

⁷ Convention on International Civil Aviation, Chicago Convention.

oleh pihak maskapai tak cukup kuat jika hanya mengandalkan implementasi perjanjian internasional yang dimaknai secara sempit dan tak dipahami secara keseluruhan.⁸

Indonesia adalah salah satu dari banyaknya negara asia yang bergabung menjadi peserta Konvensi Chicago tahun 1944, dan oleh sebab itu perjanjian internasional yang telah dipaparkan di paragraf sebelumnya mempunyai relasi (keterkaitan) yang begitu kuat dengan peraturan hukum nasional. Konvensi tersebut dituangkan ke dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan berhubungan kuat dengan kasus *Ethiopian Airlines* jika dilihat dari ketentuan Pasal 5, Pasal 83, dan Pasal 93; Pasal 5 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyerukan kedaulatan penuh dan eksklusif NKRI terhadap ruang udara yang dimilikinya, hal ini sepadan dengan apa yang dituliskan dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 mengenai Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria bahwa luar angkasa (bukan *outer space* melainkan ruang di atas bumi dan air) merupakan bagian dari kekayaan nasional. Adapun Pasal 83 Undang-Undang Penerbangan yang lebih membahas soal pembagian aktivitas angkutan udara seperti angkutan udara berlandaskan niaga dan angkutan udara berlandaskan non-niaga; yang mana, pengaturan lebih lanjutnya dibahas dalam Pasal 93 yaitu aktivitas udara berlandaskan niaga tak terjadwal dari maskapai asing diwajibkan memperoleh persetujuan terbang dari Menteri, akan tetapi bila ia tak mengantongi izin keamanan dan diplomatik beserta persetujuan terbang melintasi udara, maka pesawat tersebut bisa dikategorikan telah melanggar hukum berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah.⁹

Dengan melihat eratnya hubungan antara Hukum Nasional dan Hukum Internasional di atas, dapatlah disimpulkan jika perpekstif yang dibawakan oleh Pemerintah Indonesia tidaklah berseberangan dengan Konvensi Chicago Tahun 1994 sebab sebagai salah satu negara anggota, perjanjian tersebut justru dituangkan dan diterapkan dalam aktivitas penerbangan. Tindakan *force down* yang membuat pesawat *Ethiopian Airlines* harus mendarat secara paksa nyatanya adalah bentuk perwujudan kedaulatan negara kepada ruang udara dengan sifatnya yang komplit, eksklusif, dan mengandung unsur justifikasi.

⁸ Baiq Setiani, 'Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing' (2017) 14 Jurnal Konstitusi.[492].

⁹ Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 33).

2.2 Yurisdiksi Nasional dalam Keterlibatannya terhadap *Non-Scheduled Flight* yang Menimpa *Ethiopian Airlines* di Wilayah Udara Indonesia

Territorial yurisdiksi adalah *territorial* di luar negara yang meliputi landas kontinen, zona ekonomi eksklusif, dan zona tambahan yang membuat negara mempunyai hak kedaulatan berupa kewenangan seperti yang tercantum dalam peraturan Hukum Internasional hingga perundang-undangan nasional. Dalam penentuan batas wilayah atau *territorial* udaranya, Indonesia mengikuti batas kedaulatan yang sama di laut dan darat, sebaliknya dalam konteks pengelolaan wilayah negara dan perbatasannya, pemerintah dianugerahi wewenang untuk menorehkan izin kepada pihak penerbangan internasional agar dapat melintasi wilayah udara sebagaimana jalur yang sudah ditentukan berdasarkan aturan perundang-undangan yang tersedia.¹⁰ Pada pembagian batas wilayah udara nasional, dibagilah dua jenis batas wilayah yakni batas *horizontal* yang menyesuaikan antara batas laut serta darat dan batas *vertical* yang sayangnya masih menjadi kisruh antar negara diakibatkan perbedaan penetapan batas wilayah yang mereka ajukan; Indonesia sendiri memberikan usul penetapan batas wilayah setinggi 100-110 kilometer melalui Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan.¹¹ Secara *horizontal*, penetapan sahnya bisa dilihat dari artikel ketiga UNCLOS 1982 (*United Nations Convention on the Law of The Sea 1982*) yang menyatakan bahwa tiap-tiap negara berpantai bisa menetapkan lebar laut di wilayah yurisdiksinya hingga maksimal 12 mil jika diukur dari *base line*-nya.¹² Sementara untuk *vertical*-nya, landasan yang dipakai ialah doktrin-doktrin dari para sarjana terkemuka, seperti:¹³

- a. Shawcross dan Beaumont mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu tidak ada batasnya (tak terbatas).
- b. Cooper mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu setinggi kemampuannya dalam menguasai.
- c. Holzendorf mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu setinggi 1000 meter bila ditarik dari permukaan tertinggi bumi.

¹⁰ Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 177).

¹¹ Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan.

¹² United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS) 1982.

¹³ Samhis Setiawan, 'Batas Wilayah Udara Indonesia' (Guru Pendidikan, 2022) [Batas Wilayah Udara Indonesia: Kedaulatan, Tujuan dan Kondisi \(gurupendidikan.co.id\)](https://gurupendidikan.co.id) > accessed 5 November 2022.

- d. Lee mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu
- e. Von Bar mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu adalah 60 meter bila dihitung dari atas permukaan bumi.
- f. Priyatna Abdurrasyid mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu didasarkan dari setinggi apakah sebuah pesawat udara tak lagi mampu untuk melayang di atasnya.

Kendati Hukum Internasional menegaskan jika antariksa mempunyai *freedom* untuk dieksplorasi oleh segenap pihak, pada realitasnya tak ada kepastian hukum yang persis menyatakan batas ruang udara suatu negara dengan antariksanya.¹⁴ Robert F. A. Goedhart menuliskan di bukunya yang berjudul *Never Ending Dispute: Delimitation of Air and Outer Space* bahwa bentuk bumi yang tak sempurna sebenarnya menciptakan ketinggian batas udara dan luar angkasa yang berbeda-beda di masing-masing negara.¹⁵ *Federation Aeronautique Internationale* berpendapat kalau batas yang berada di antara udara dengan angkasa luar sesungguhnya berada di ketinggian 100 kilometer dari permukaan laut; yang mana, batas tersebut akhirnya diberi nama Garis Kármán dengan fungsinya yang mematok kasar puncak tertinggi dan terendah pesawat untuk terbang di posisi 100 kilometer. Berkat penemuan Theodore von Kármán tadi, garis itu pun dipakai oleh ICAO—organisasi penerbangan bernuansa sipil internasional—dan sangat membantu pembagian tugas mereka dengan *United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space* yang memegang kewenangan di antariksa luar meski—di sisi lain—NASA bersama militer USA mendefinisikan batas ruang angkasa yang lebih rendah yaitu 50 mil dari atas permukaan laut atau setara 12 mil di bawah keberlakuan Garis Kármán karena adanya penandaan terhadap proses penentuan kala masuk ke batas atmosfer. Efeknya, siapa pun yang menembus batas tersebut, dengan resmi dianggap sebagai *astronaut* oleh militer USA dan NASA.¹⁶ Indonesia tidaklah mengikuti keenam doktrin sarjana tadi

¹⁴ Afkar Aristoteles Mukhaer, 'Dimanakah Batas Udara dan Angkasa Luar? Tergantung Konteksnya...' (National Geographic, 2021) [Dimanakah Batas Udara dan Angkasa Luar? Tergantung Konteksnya... - Semua Halaman - National Geographic \(grid.id\)](#) > accessed 5 November 2022.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*

melainkan mengikuti pedoman Garis Karman yakni 100-110 kilometer sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan.

Di kasus *Ethiopian Airlines*, keberlakuan peraturan pemerintah telah ditegakkan bahwa pihak maskapai sejatinya telah melanggar aturan kedaulatan ruang udara Indonesia dan—berdasarkan penjelasan di atas—kasus ini masuk ke kategori pelanggaran batas wilayah udara *horizontal* karena mengacu pada jalur pesawat yang melintasi daerah dan tak ada kaitannya dengan antariksa maupun batas wilayah *vertical* dikarenakan aturan yang tersedia masih belum begitu jelas.

III. Penutup

3.1 Kesimpulan

Mencakup pada analisis mengenai Tinjauan Yuridis dalam Pelanggaran Udara secara Tak Terjadwal oleh Pesawat *Ethiopian Airlines* bagi Kedaulatan Wilayah NKRI, dapatlah ditarik kesimpulan sebagaimana yang tertulis berikut:

3.1.1 Baik menurut Hukum Nasional maupun Hukum Internasional, Indonesia sebagai negara anggota dari Konvensi Chicago Tahun 1944, meyakini betul tentang tidak adanya pembenaran dalam Hukum Internasional meski maskapai telah membawa-bawa Pasal 5 dari konvensi tersebut dikarenakan seluruh pesawat udara bernuansa sipil yang melewati daerah kedaulatan sebuah negara haruslah mematuhi regulasi serta peraturan dari negara yang dilintasinya, sementara Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga menegaskan mengenai kedaulatan penuh dan eksklusif yang dimiliki oleh NKRI itu sendiri sehingga dua hukum ini saling berelasi dan sama-sama tidak bertolak belakang atau bertentangan satu sama lain dalam menyatakan kalau perbuatan yang dilakukan oleh *Ethiopian Airlines* ETH3728 adalah suatu pelanggaran.

3.1.2 Pada ranah yurisdiksi nasional, kasus *non-scheduled flight* yang melibatkan *Ethiopian Airlines* ETH3728 sejatinya dapat dikategorikan sebagai pelanggaran batas wilayah udara *horizontal* karena mengacu pada jalur pesawat yang melintasi daerah kedaulatan Indonesia berdasarkan penerapan UNCLOS 1982 meski sang pilot yang menaungi sempat mempunyai pemikiran soal tidak diperlukannya permintaan izin untuk melintasi wilayah udara Indonesia karena

FIR di lokasi tersebut pada tahun 2019 masih berada di bawah kekuasaan Singapura.

3.1.3 Atas permasalahan yang dialami oleh kedua pihak tersebut, disarankanlah tiga buah solusi aplikatif yang diharapkan dapat mencegah kesalahan yang sama terulang di masa depan nanti; **pertama**, kehadiran sanksi yang jauh lebih berat dari sanksi administrasi agar terjadi pengurangan kemungkinan masuknya pesawat asing tak berjadwal karena pengimplementasian sanksi yang tegas dan adil. Berdasarkan ketentuan Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, pesawat udara yang terbang di wilayah yurisdiksi Indonesia tanpa izin disamakan dengan tindak pelanggaran hukum dan tiap-tiap orang yang melanggar ketentuan ini akan dikenakan sanksi bersifat administrasi maksimal sebanyak Rp5.000.000,00.¹⁷ Nahasnya, jika diilustrasikan pada sebuah kasus penangkapan pesawat asing yang cukup membayar 60 juta rupiah saja untuk melakukan *take off landing*, nilai tersebut tak sepadan dengan apa yang telah TNI AU kerahkan dalam menggerakkan *force down*, demikian pula hukuman penahanan berupa kurungan belum dapat dibebankan kepada para pelanggar; kenyataan pahit ini terbukti dari ketidaklengkapan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang sekadar memaknai pelanggaran yang dibuat oleh pesawat asing tersebut sebagai pelanggaran administrasi belaka, padahal seharusnya hal ini mampu dikategorikan ke dalam unsur pelanggaran terhadap *territorial* kedaulatan sebuah negara.¹⁸ **Kedua**, pemberian bagian bagi TNI AU dalam setiap proses penegakan hukum di kasus *non-scheduled flights* agar dampak lanjutan yang dihasilkan oleh kasus tersebut dapat diselesaikan secara tuntas. Ketentuan undang-undang yang sebelumnya disebutkan sebetulnya memperparah proses hukum lanjutan yang akan menyertai. Pada kasus *Ethiopian Airlines*, penyelidikan kasus tidaklah dilakukan oleh TNI AU melainkan dilakukan oleh

¹⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 12).

¹⁸ TNI Angkatan Udara, 'Pelanggaran Wilayah Udara, REGULASI BELUM TEGAS, PENEGAKKAN HUKUM TIDAK TUNTAS' (TNI Angkatan Udara, 2017) [Pelanggaran Wilayah Udara, REGULASI BELUM TEGAS, PENEGAKKAN HUKUM TIDAK TUNTAS \(tni-au.mil.id\)](http://tni-au.mil.id)> accessed 6 November 2022.

PPNS, sementara untuk urusan sanksi akan dialihkan pada pemerintah pusat yang dianggap lebih berhak mengaturnya; padahal, PPNS mempunyai posisi pelaksanaan di bawah koordinasi penyidik Polri yang pada ujungnya kasus jenis ini berpotensi untuk dianggap selayaknya persoalan kriminal biasa.¹⁹ Idealnya, TNI AU sebaiknya ikut bergabung dalam segala proses; tak hanya soal pengejaran dan penangkapan saja, tapi juga dalam proses penyelidikan ataupun penyidikan sebab pelanggaran wilayah udara berbasis internasional merupakan kasus yang berelasi kuat dengan keamanan dan pertahanan negara sehingga sangat tidak masuk akal bila tembusnya unsur asing di kedaulatan suatu negara dianggap selayaknya kasus kriminal biasa. *Ketiga*, memperkuat jalinan komunikasi antar negara-negara dengan maskapai-maskapai asing mengenai batas wilayah udara Negara Indonesia yang berasaskan pada UNCLOS 1982. Dengan melalui media diplomasi atau bisa melalui kementerian luar negeri, diharapkan komunikasi yang terjalin dapat mengurangi tindakan yang berulang sehingga maskapai-maskapai pun mengetahui bahwa mereka tak bisa serta-merta masuk ke yurisdiksi negara lain.

¹⁹ *Ibid.*

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Donald Bunker, *International Aircraft Financing: Volume 1: General Principles* (IATA 2005).[17-18].

Jurnal

Baiq Setiani, 'Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing' (2017) 14 *Jurnal Konstitusi*. [492].

Daniel Aditia Situngkir, 'Terikatnya Negara dalam Perjanjian Internasional' (2018), 2 *Refleksi Hukum*. [167-180].

Internet/Media Online

Addi M Idhom, 'Batas Wilayah Negara Indonesia secara Hukum dan Fisik: Darat-Laut' (tirto.id, 2021) [Batas Wilayah Negara Indonesia secara Hukum dan Fisik: Darat-Laut \(tirto.id\)](#) > accessed 5 November 2022.

Afkar Aristoteles Mukhaer, 'Dimanakah Batas Udara dan Angkasa Luar? Tergantung Konteksnya...' (National Geographic, 2021) [Dimanakah Batas Udara dan Angkasa Luar? Tergantung Konteksnya... - Semua Halaman - National Geographic \(grid.id\)](#) > accessed 5 November 2022.

Devina Halim, 'Ethiopian Airlines Masuk Wilayah RI Tanpa Izin, Panglima TNI Peringatkan Negara Lain' (Kompas.com, 2019) [Ethiopian Airlines Masuk Wilayah RI Tanpa Izin, Panglima TNI Peringatkan Negara Lain \(kompas.com\)](#) > accessed 6 November 2022.

Grid Network. 'Pesawat Kargo Ethiopia Terpaksa Turun di Batam Karena Dianggap Melanggar Wilayah Udara' (Tribunnews.com, 2019) [Pesawat Kargo Ethiopia Terpaksa Turun di Batam Karena Dianggap Melanggar Wilayah Udara - Tribunnews.com](#) > accessed 4 November 2022.

Prita Amalia, 'Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty' (Hukumonline, 2019) [Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty \(hukumonline.com\)](#) > accessed 4 November 2022.

- Putra Gema Pamungkas, 'Ethiopian Airlines Resmi Tinggalkan Indonesia' (Batam Today, 2019) <https://batamtoday.com/batam/read/123411/Ethiopian-Airlines-Resmi-Tinggalkan-Indonesia>> accessed 6 November 2022.
- Samhis Setiawan, 'Batas Wilayah Udara Indonesia' (Guru Pendidikan, 2022) [Batas Wilayah Udara Indonesia: Kedaulatan, Tujuan dan Kondisi \(gurupendidikan.co.id\)](https://gurupendidikan.co.id)> accessed 5 November 2022.
- TNI Angkatan Udara, 'Pelanggaran Wilayah Udara, REGULASI BELUM TEGAS, PENEGAKKAN HUKUM TIDAK TUNTAS' (TNI Angkatan Udara, 2017) [Pelanggaran Wilayah Udara, REGULASI BELUM TEGAS, PENEGAKKAN HUKUM TIDAK TUNTAS \(tni-au.mil.id\)](https://tni-au.mil.id)> accessed 6 November 2022.
- YJ Naim, 'Kasus Pelanggaran Udara dan Kesigapan TNI' (ANTARAKEPRI, 2019) <https://kepri.antaranews.com/berita/51779/kasus-pelanggaran-udara-dan-kesigapan-tni> > accessed 6 November 2022.

Peraturan Perundang-undangan

- Convention on International Civil Aviation, Chicago Convention 1944.
- Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 12).
- Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1).
- Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 104).
- Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 133).
- Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 177).
- United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS) 1982.