

# **Politik Tindak Pidana Penerbangan: Tinjauan Pelanggaran Kedaulatan Negara di Ruang Udara Indonesia**

*(The Politics of Aviation Criminal Acts: Overview of State Sovereignty Violations in Indonesian Airspace)*

**Lusia Sulastri**

Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Jakarta Raya  
*e-mail:* lusia.sulastri@dsn.ubharajaya.ac.id

## **Abstract**

*This research is intended to examine the regulation of punishment and prosecution for violations of state sovereignty in Indonesian airspace. The legal vacuum of clear regulation regarding the sovereignty of air space that is firm becomes the urgency of punishment for violations of state sovereignty in Indonesia's air space. Indonesia has Law Number 1 of 2009 concerning Aviation where Article 414 states that anyone who operates a foreign aircraft in the territory of the Unitary State of the Republic of Indonesia without a permit shall be punished with imprisonment for a maximum of 5 (five) years or a fine of a maximum of Rp. 2,000,000. .000,00 (two billion rupiah). However, this arrangement has not been effective in ensnaring people who violate state sovereignty in Indonesian airspace so that violations of State Sovereignty in Indonesian Airspace have increased. Air violations that often occur in the territory of the Republic of Indonesia suggest weaknesses in law enforcement.*

**Keywords:** *criminal politics; air sovereignty; aviation crime*

## **Abstrak**

*Penelitian ini ditujukan untuk mengkaji pengaturan pidanaaan dan penindakan pada pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara Indonesia. Kekosongan hukum atas pengaturan yang jelas mengenai kedaulatan ruang udara yang tegas menjadi urgensi pidanaaan pada pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara Indonesia. Indonesia memiliki Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan di mana Pasal 414 menyatakan bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah). Namun demikian, pengaturan ini belum efektif menjerat orang yang melanggar kedaulatan negara di ruang udara Indonesia sehingga pelanggaran Kedaulatan Negara di Ruang Udara Indonesia mengalami peningkatan.*

*Pelanggaran udara yang kerap terjadi di wilayah NKRI mengesankan kelemahan dalam penegakan hukum.*

***Kata Kunci: politik kriminal; kedaulatan udara; pidana penerbangan***

## **Pendahuluan**

Globalisasi secara faktual batas antar negara semakin kabur meskipun secara yurisdiksi tetap tidak berubah. Namun para pelaku kejahatan tidak mengenal batas wilayah maupun batas yurisdiksi, mereka beroperasi dari satu wilayah negara ke wilayah negara lain dengan bebas.<sup>1</sup> Penerbangan atau transportasi udara tentunya menjadi suatu moda transportasi dan isu terpenting dalam mendukung globalisasi. Hal ini karena dengan adanya transportasi udara maka perpindahan manusia dari satu wilayah ke wilayah lainnya dapat terjadi dengan cepat.

Transportasi udara internasional dapat digunakan untuk memperpendek jarak antarnegara, saling mengunjungi antarbangsa dan mempererat persahabatan antarnegara sebagai salah satu sumber devisa negara, namun demikian pertumbuhan transportasi udara tersebut juga dapat digunakan sebagai sarana untuk melarikan diri ke negara lain yang sesuai dengan ideologi politik mereka, melakukan kejahatan untuk memperkaya diri sendiri, melakukan tindakan teroris, minta suaka politik negara lain, melarikan diri dari kejaran ancaman hukuman yang tiba gilirannya akan mengancam keselamatan, ketertiban, keteraturan transportasi udara dan mengancam jiwa para penumpang, menghancurkan harta benda yang diangkut dengan pesawat udara serta merongrong pertumbuhan transportasi udara nasional maupun internasional.<sup>2</sup>

Negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang. Dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara.

Kedaulatan negara dan penerbangan tentunya menjadi suatu isu yang penting, hal ini karena globalisasi membawa dampak buruk yaitu kejahatan-kejahatan internasional yang setiap saat dapat masuk ke Negara Indonesia. Menurut Romli Atmasasmita dalam perkembangannya kemudian dapat menimbulkan konflik yurisdiksi yang dapat mengganggu hubungan internasional antara negara-negara

<sup>1</sup> R. Makbul Padmanagara, "Kejahatan Internasional, Tantangan dan Upaya Pemecahan, Majalah Interpol Indonesia," (2007):58.

<sup>2</sup> Jessica A. Amin, "Sanksi Bagi Pelaku Tindak Pidana Di Dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan," Jurnal Lex Crimen, Vol. II, No. 6, (Oktober 2013): 80

yang berkepentingan di dalam menangani kasus-kasus tindak pidana berbahaya yang bersifat lintas batas teritorial.<sup>3</sup>

Pengaturan kedaulatan negara di wilayah udara dalam hukum nasional : Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan peraturan perundang-undangan di bawahnya terutama Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Undang-Undang No. 34 Tahun 2004 tentang TNI dan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, adapun pengaturan tentang penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 dan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992.

Pengaturan kedaulatan negara dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 tidak diatur secara eksplisit (tegas), tetapi secara implisit (tak langsung) dapat dimaknai sebagai bentuk kedaulatan negara di ruang udara. Dalam hal ini, Pasal 2 menyebutkan bahwa “Dilarang melakukan penerbangan selainnya dengan pesawat udara yang mempunyai kebangsaan Indonesia, atau dengan pesawat udara asing berdasarkan perjanjian internasional atau persetujuan pemerintah” dan Pasal 5 ayat (1) yang berbunyi “Menteri dan/atau Menteri Pertahanan berkuasa untuk melarang penerbangan di atas suatu bagian wilayah Republik Indonesia dengan tidak membedakan antara pesawat udara Indonesia dan asing”

Berbeda dengan Undang-Undang No. 83 Tahun 1958, pada Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 mengatur secara khusus kedaulatan negara di wilayah udara dalam satu bab khusus. Dalam Pasal 4 menyebutkan bahwa “Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah ruang udara Republik Indonesia”. Prinsip kedaulatan negara yang bersifat *complete and exclusive* yang ada dalam Konvensi Chicago 1944 diterapkan dalam undang-undang ini dengan mengartikan *complete and exclusive* dengan istilah penuh dan utuh. Sebagai bentuk pengejawantahan kedaulatan negara yang penuh dan utuh tersebut, dalam Pasal 5 disebutkan bahwa “Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan, dan ekonomi nasional”.

Kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat *complete and exclusive* adalah konsep hukum yang sudah diakui sebagai sebuah rezim hukum internasional yang sudah mapan, namun dalam perkembangan globalisasi konsep ini terdegradasi dengan lahirnya berbagai perjanjian internasional yang meliberalisasi perdagangan jasa penerbangan. Kebijakan *open sky policy* yang membuka era perdagangan jasa penerbangan untuk dimasuki oleh penyedia jasa penerbangan dari negara-negara lain secara bebas, telah mengikis sifat tersebut. Itu artinya, kedaulatan negara atas sumber daya alam berupa ruang udara tidak dapat lagi disebut *complete and exclusive* milik bangsa Indonesia, karena telah terbagi kepada negara-negara lain.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Romli Atmasasmita, Pengantar Hukum Pidana Internasional, (Bandung: PT Rafika Aditama, 2000): 58.

<sup>4</sup> Priyatna Abdurrasyid, Kedaulatan Negara atas Ruang Udara, (Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972):101.

Pelanggaran wilayah udara (*aerial intrusion*) adalah suatu keadaan di mana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki itu. Kata kunci disini adalah “tanpa izin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki”.<sup>5</sup> Agus Riyanto,<sup>6</sup> menyatakan bahwa, permasalahan masuknya kapal-kapal asing ke ruang udara Indonesia dipengaruhi beberapa hal yaitu:

1. Pesawat negara-negara tetangga sering kali melanggar wilayah udara Indonesia dengan mendalilkan atau mendasarkan bahwa yang melanggar bukan pilot yang mengemudikannya, tetapi operator pesawat dari maskapai yang bersangkutan dalam kedudukannya sebagai pemilik pesawat tersebut. Hal ini dikarenakan pilot hanya menjalankan perintah untuk mengemudikan pesawat. Konsekuensi dari masalah ini berakibat kepada sulitnya menjatuhkan sanksi kepada personal, karena pihak operatornya adalah badan hukum asing yang berada di luar yurisdiksi dan wilayah teritorial Indonesia.
2. Sanksi denda yang terlalu kecil yaitu sebesar Rp 60 juta terhadap pelanggaran atas wilayah udara di Indonesia oleh pesawat asing, meskipun ancaman hukuman pada Pasal 414 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 sesungguhnya cukup tinggi. Pasal tersebut berbunyi bahwa “Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara RI tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) undang-undang ini dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp 2 miliar rupiah”. Artinya, yang terjadi di lapangan adalah sanksi denda yang tidak maksimal di dalam menjatuhkan hukumannya. Sementara itu, biaya operasional pesawat Sukhoi yang harus dikeluarkan TNI-AU dalam rangka melakukan pengejaran pesawat asing menghabiskan anggaran US\$ 20 ribu atau sekitar Rp 240 juta per jam. Sehingga terjadi ketidakseimbangan biaya antara biaya pengejaran yang dilakukan oleh TNI-AU dengan sanksi denda yang dikenakan oleh Kementerian Perhubungan.
3. Kewenangan penyidikan untuk penanganan perkara pelanggaran izin pesawat terbang asing yang melintasi wilayah Indonesia adalah Penyidik PNS dari Kementerian Perhubungan sesuai dengan Pasal 399 dan 400 dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Ketentuan ini mempersulit di dalam penanganannya, karena TNI-AU yang melakukan pengejaran, sementara hukumannya diberikan oleh Kementerian Perhubungan. Hal ini menandakan adanya dualisme dalam penanganannya, sehingga terbuka perbedaan dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan hal tersebut, maka hukum *existing* saat ini belum mampu menindak tegas pelanggaran-pelanggaran yang terjadi. Oleh karena itu diperlukan adanya for-

<sup>5</sup> Yasidi Hambali, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1994): 21

<sup>6</sup> Agus Riyanto, “Mengakhiri Dualisme dalam Menjaga dan Menangani Wilayah Udara Indonesia,” Makalah disampaikan dalam 5th Dies Natalis Business Law, Jakarta: Universitas Bina Nusantara, (2015): 6

mulasi hukum yang tegas dalam mengatur dan memudahkan aparat penegak hukum melakukan penindakan, sehingga upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara dapat tercapai.

## **Pembahasan**

### **Urgensi Pemidanaan Pelanggaran Kedaulatan Negara di Ruang Udara Indonesia**

Burkhardt Kreams sebagaimana dikutip Esmi Warassih menyatakan bahwa, pembentukan peraturan perundang-undangan meliputi kegiatan yang berhubungan dengan isi atau substansi peraturan, metoda pembentukan, serta proses dan prosedur pembentukan peraturan. Setiap bagian kegiatan tersebut harus memenuhi persyaratan-persyaratannya sendiri agar produk hukum tersebut dapat berlaku sebagaimana mestinya, baik secara yuridis, politis maupun sosiologis. Oleh karena itu, menurut Kreams, pembentukan peraturan perundang-undangan bukanlah merupakan kegiatan yuridis semata, melainkan suatu kegiatan yang bersifat interdisipliner. Artinya, setiap aktivitas pembentukan peraturan perundang-undangan memerlukan bantuan ilmu-ilmu tersebut agar produk hukum yang dihasilkan itu dapat diterima dan mendapat pengakuan dari masyarakat.<sup>7</sup>

Burkhardt Kreams, bahwa salah satu bagian besar dari ilmu perundangundangan yaitu adalah teori perundang-undangan (*Gestzgebungstheorie*) yang berorientasi pada mencari kejelasan dan kejernihan makna atau pengertian yang bersifat kognitif.<sup>8</sup> Proses kejelasan dan kejernihan makna dari suatu peraturan perundang-undangan dipengaruhi oleh proses pembentukan peraturan perundangundangan pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan salah satu proses pembangunan hukum, di samping penerapan, penegakan hukum, dan pemahaman mengenai hukum. Sebagaimana diketahui bersama bahwa pembangunan hukum yang dilaksanakan secara komprehensif mencakup substansi hukum atau disebut isi dari peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, agar perundang-undangan yang dihasilkan dapat mencerminkan kualitas yang baik sebagai produk hukum, maka perlu memahami beberapa dasar landasan dari pembentukan peraturan perundang-undangan.<sup>9</sup>

Landasan filosofis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

---

<sup>7</sup> Esmi Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: PT. Suryandaru Utama, 2005): 36

<sup>8</sup> Maria Farida Indrati Soeprapto, *Ilmu Perundang-undangan*, (Yogyakarta: Kanisius, 2007): 8

<sup>9</sup> *Ibid.*, 9

Dalam kedudukannya sebagai dasar dan ideologi Negara Indonesia, Pancasila harus dijadikan paradigma (kerangka berfikir, sumber nilai, dan orientasi arah) dalam pembangunan hukum termasuk semua upaya pembaruannya.<sup>10</sup>

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara mempunyai kedaulatan atas wilayahnya untuk dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Ruang wilayah negara meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara.<sup>11</sup>

Dalam hukum Romawi, ada suatu adagium yang menyebutkan, bahwa *Cojus est solum, ejus est usque ad cuelum*, artinya : barang siapa yang memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala - galanya yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang ada di dalam tanah. Menurut dalil tersebut, apabila suatu negara memiliki tanah, maka dengan sendirinya negara itu akan memiliki ruang udara di atasnya. Ternyata dalil tersebut merupakan dalil yang bersifat umum, masih ada ketentuan lain yang bersifat khusus sebagai ketentuan pengecualiannya. Ketentuan pengecualian itu menyatakan bahwa udara sebagai unsur *res communis*. Kata *aerrescommunis* dijumpai dalam kalimat *corpus juris civitis*.<sup>12</sup>

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi "*the contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*". Ketentuan ini merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara (*airspace*). Sebelumnya, ketentuan tersebut telah hidup sebagai hukum kebiasaan internasional melalui praktek negara-negara, terutama di Eropa. Menurut E. Saefullah Wiradipradja, sifat universal dari pasal tersebut terlihat dari penggunaan istilah "*every states*" untuk menyebut kedaulatan para pihak pada ruang udara yang menunjukkan bahwa kedaulatan negara di ruang udara dimiliki oleh semua negara. Bukan hanya negara peserta konvensi saja, tetapi juga negara di luar konvensi.<sup>13</sup>

Sebagai negara berdaulat, Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udara, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, Pasal 1 disebutkan bahwa "*every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*" Berdasarkan prinsip kedaulatan negara di wilayah udara sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 di atas, terdapat dua hal penting untuk dilakukan pembahasan dan pemahaman, yaitu (1) penuh dan utuh (*complete and exclusive*), dan (2) ruang atau wilayah udara (*airspace*).

<sup>10</sup> M. Khozim, Sistem Hukum Perspektif Ilmu sosial, (Bandung: Nusa Media, 2009):12-19.

<sup>11</sup> Desi Yunitasari, "Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Sipil Asing Di Wilayah Yurisdiksi Nasional," Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Volume 2, Nomor 1 (April 2020): 36

<sup>12</sup> M. Nasir Usman, Optimalisasi Pengelolaan Lalulintas Udara Nasional di Wilayah Udara Kepulauan Riau dan Natuna Guna Meningkatkan Keamanan Nasional Dalam Rangka Kutuhan NKRI, (Jakarta: Lembaga Ketahanan Nasional RI, 2014): 25

<sup>13</sup> E. Saefullah Wiradipradja, Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I, (Bandung:PT. Alumni,2014):108.

Pada prinsipnya, setiap negara di dalam wilayah kedaulatannya mempunyai hak untuk menjalankan, memaksakan serta menyelesaikan perkara-perkara yang terjadi atas orang, benda, dan berbagai permasalahan lainnya berdasarkan peraturan perundangan nasionalnya. Namun kekuasaan tersebut tidaklah begitu absolut sehingga tidak dapat begitu saja mengesampingkan kepentingan negara-negara lain. Oleh karena itu, kedaulatan yang penuh dan utuh tersebut juga harus menghormati ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam hukum internasional.

Secara internasional sebetulnya telah ada aturan yaitu Konvensi Chicago 1944 yang mengatur kedaulatan udara, namun demikian Konstitusi kita juga telah menyinggung namun tidak dilakukan secara mendetail. Pasal 33 ayat (3) disebutkan bahwa "Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat". Pasal ini memiliki kelemahan fundamental terutama dari segi cakupan potensi ekonomi yang dimiliki oleh bangsa Indonesia yang diberikan oleh hukum internasional. Hukum internasional melalui Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 mengakui kedaulatan negara atas wilayah darat, laut dan udara. Namun Pasal 33 ayat (3) hanya mengatur penguasaan negara atas wilayah darat (bumi) dan laut (air) saja. Absennya pengaturan wilayah udara dalam konstitusi memiliki konsekuensi logis bahwa kekayaan alam yang terkandung di ruang udara tidak dikuasai oleh negara. Ini merupakan cerminan ketidaksadaran para perumus konstitusi akan arti penting dan peran strategis ruang udara di atas wilayah suatu negara, baik secara politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan.<sup>14</sup>

Penjelasan umum Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara telah mengatur definisi "Wilayah udara yaitu salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya". Sedangkan dalam Pasal 3 disebutkan bahwa "Pengaturan wilayah negara dalam undang-undang ini bertujuan untuk a) menjamin keutuhan wilayah negara, kedaulatan negara, dan ketertiban di kawasan perbatasan; b) menegakkan kedaulatan dan hak-hak berdaulat; dan c) mengatur pengelolaan dan pemanfaatan wilayah negara dan kawasan perbatasan.

Dalam Pasal 4 disebutkan bahwa "wilayah negara meliputi wilayah darat, wilayah perairan, dasar laut, dan tanah di bawahnya serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya". Pasal 6 ayat (1) huruf (c) menjelaskan "batas wilayah di udara mengikuti batas kedaulatan negara di darat dan di laut, dan batasnya dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum internasional". Sedangkan dalam Pasal 10 ayat (1) huruf (e) disebutkan "dalam pengelolaan wilayah negara dan kawasan perbatasan, pemerintah berwenang memberikan izin kepada penerbangan internasional untuk melintasi wilayah udara teritorial pada jalur yang telah ditentukan dalam peraturan

<sup>14</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Op cit.*, 496.

perundang-undangan termasuk pengawasan batas-batasnya". Namun demikian tidak pernah ada aturan pidana yang mengancam pelakunya dalam melakukan perbuatan tersebut.

Kedaulatan pada dasarnya mengandung dua aspek, yaitu:

- a. Aspek internal, yaitu berupa kekuasaan tertinggi untuk mengatur segala sesuatu yang ada atau terjadi di dalam batas-batas wilayahnya.
- b. Aspek eksternal, yaitu kekuasaan tertinggi untuk mengadakan hubungan dengan anggota masyarakat internasional, maupun mengatur segala sesuatu yang ada atau terjadi di luar wilayah negara itu tetapi sepanjang masih ada kaitannya dengan kepentingan negara itu.<sup>15</sup>

Oppenheim-Lauterpacht menggunakan kalimat lain untuk unsur keempat suatu negara, yaitu dengan menggunakan kalimat "pemerintah itu harus berdaulat" (*sovereign*). Yang dimaksud dengan pemerintah yang berdaulat yaitu kekuasaan yang tertinggi yang merdeka dari pengaruh suatu kekuasaan lain di muka bumi. Kedaulatan dalam arti sempit berarti kemerdekaan sepenuhnya, baik ke dalam maupun ke luar batas-batas negeri.<sup>16</sup> Artinya ketika kedaulatan tidak ditegakan, maka negara tidak dihargai sama sekali, bahkan tidak dianggap suatu negara.

Sebagai bagian dari kedaulatan suatu negara, ruang udara mempunyai fungsi strategis sebagai aset nasional yang sangat berharga termasuk didalamnya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan. Sebagaimana diketahui bahwa ruang udara nasional merupakan salah satu sumber daya alam yang terdapat di udara, dan sekaligus merupakan wilayah nasional sebagai wadah atau ruang/media, tempat Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) melaksanakan kedaulatan, hak berdaulat dan yuridiksinya.

Dengan demikian secara filosofis, maka seharusnya Indonesia berdaulat adat ruang udara yang berada di Indonesia. Untuk menjaga kedaulatan negara Indonesia, negara berhak menetapkan zona larangan terbang yang dianggap atas dasar pertimbangan pertahanan keamanan dan keselamatan penerbangan. Begitupula sebaliknya, bagi negara lain yang menghormati suatu negara yang berdaulat, maka sudah seharusnya negara-negara lain yang memiliki pesawat juga menghormati zona larangan terbang. Namun demikian kenyataannya tidak demikian, maka ada urgensi filosofis dimana kedaulatan negara seharusnya menjadi suatu hal yang utama.

Landasan sosiologis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Suatu peraturan perundang-undangan dikatakan mempunyai landasan sosiologis (*sociologische grondslag*, *sociologische gelding*) apabila ketentuan-ketentuan sesuai dengan

<sup>15</sup> I Wayan Parthiana, Pengantar Hukum Internasional, (Bandung: Penerbit Mandar maju, Bandung, 1992): 294

<sup>16</sup> Huala Adolf, Aspek Aspek Negara Dalam Hukum Internasional, (Jakarta: Rajawali Pers, 1991): 3



keyakinan umum atau kesadaran masyarakat. Hal ini penting agar peraturan perundangundangan yang dibuat ditaati oleh masyarakat dan tidak menjadi huruf-huruf mati belaka. Atas dasar sosiologis inilah diharapkan suatu peraturan perundang-undangan yang dibuat dapat diterima dalam masyarakat secara wajar bahkan spontan. Peraturan perundangundangan yang diterima secara wajar akan menerima daya berlaku efektif dan tidak begitu banyak memerlukan penerahan institusional untuk melaksanakannya.<sup>17</sup>

Sebelum diundangkannya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengaturan tentang penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 dan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992. Pengaturan kedaulatan negara dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 tidak diatur secara eksplisit (tegas), tetapi secara implisit (tak langsung) dapat dimaknai sebagai bentuk kedaulatan negara di ruang udara. Di mana dinyatakan dalam Pasal 2 yang menyebutkan bahwa “Dilarang melakukan penerbangan selainnya dengan pesawat udara yang mempunyai kebangsaan Indonesia, atau dengan pesawat udara asing berdasarkan perjanjian internasional atau persetujuan pemerintah” dan Pasal 5 ayat (1) yang berbunyi “Menteri dan/atau Menteri Pertahanan berkuasa untuk melarang penerbangan di atas suatu bagian wilayah Republik Indonesia dengan tidak membedakan antara pesawat udara Indonesia dan asing”.<sup>18</sup>

Sebagaimana telah diuraikan dalam latar belakang, Undang- Undang No. 1 Tahun 2009 diatur secara khusus dalam Pasal 5 yang menyatakan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia”. Sepintas ketentuan pasal ini mirip dengan ketentuan Pasal 4 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992, namun bila ditilik lebih jauh ternyata ada sedikit perbedaan dalam penggunaan istilah “utuh” dengan “eksklusif”. Sayangnya tidak adanya penjelasan dalam undang-undang ini tentang perubahan istilah tersebut.

TNI Angkatan Udara mencatat ada 127 kasus pelanggaran yang terjadi di wilayah udara Indonesia selama tahun 2018. Dari total kasus tersebut, sebanyak 65 kasus melibatkan pesawat sipil, 48 kasus melibatkan pesawat negara, serta 14 kasus yang tidak teridentifikasi. Sementara itu, sepanjang tahun 2017 terdapat 19 kasus, yang terdiri dari 2 kasus melibatkan pesawat sipil, 16 kasus melibatkan pesawat negara, dan satu kasus yang tidak teridentifikasi. Lalu, terdapat sebanyak 49 kasus yang terjadi di tahun 2016. Rinciannya, 21 kasus melibatkan pesawat sipil, 5 kasus melibatkan pesawat negara, dan 23 kasus yang tidak teridentifikasi. Selama lima tahun terakhir, jumlah kasus yang terjadi di tahun 2015 menjadi yang terbanyak yaitu 193 kasus. Dari total tersebut, terdapat 39 kasus melibatkan pesawat sipil, 30 kasus melibatkan pesawat negara, dan 124 kasus melibatkan pesawat yang tidak

<sup>17</sup> King Faisal Sulaiman, *Teori Peraturan Perundang-Undang dan Aspek. Pengujiannya*, Cetakan Pertama, (Yogyakarta: Thafa Media, 2017): 25.

<sup>18</sup> Baiq Setiani, “Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing,” *Jurnal Konstitusi*, Volume 14, Nomor 3, (September 2017): 498

teridentifikasi. Lalu, di tahun 2014, TNI AU mencatat sebanyak 50 kasus terjadi, di mana 6 kasus melibatkan pesawat sipil, 3 kasus melibatkan pesawat negara, serta 41 kasus yang tidak teridentifikasi.<sup>19</sup>

Pada tahun 2021 Kepala Staf Angkatan Udara (KSAU) Marsekal TNI Fadjar Prasetyo mengatakan pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat militer negara asing di wilayah Indonesia meningkat dalam setahun terakhir. Panglima Komando Pertahanan Udara Wilayah Nasional (Pangkohanudnas) Marsda TNI Novyan Samyoga mencatat ada sekitar 498 pelanggaran yang terjadi sejak awal tahun ini. Sampai dengan 17 Mei tercatat 498 kali pelanggaran, jadi mungkin sampai hingga hari ini mencapai 600an pelanggaran.<sup>20</sup>

Terdapat beberapa hal yang menjadi kendala Komando Pertahanan Udara Wilayah Nasional untuk menindak pelanggaran tersebut. Pertama, adalah keterbatasan alat utama sistem persenjataan dan luasnya wilayah udara Indonesia. Dengan luas wilayah Indonesia tidak diimbangi dengan alutsista yang cukup. Kendala lainnya ialah tidak adanya aturan hukum terkait dengan pengelolaan wilayah.<sup>21</sup>

Dalam menangani kasus pemaksaan mendarat terhadap pesawat udara asing di wilayah Indonesia selama ini penyidikan dilakukan oleh PPNS Penerbangan yang berada di bawah Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. Kewenangan PPNS ini berdasarkan pada Pasal 399 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan diberi wewenang khusus sebagai penyidik tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini. Pengalaman menunjukkan, hampir semua bentuk pelanggaran wilayah udara penanganannya tidak pernah sampai pada proses peradilan. Sering dilakukan adalah penerbitan diplomatic complain kepada negara asal pelanggar tersebut.<sup>22</sup>

Hal ini dilanjutkan dengan menyuruh pihak penanggung jawab untuk mengurus perizinan sebelum dilepas melanjutkan misinya. Satu dari beberapa faktor utama penyebabnya adalah dasar hukum yang belum kuat, sehingga prosedur penanganan pasca forced down, sebagai upaya derivasi dari dasar hukum tersebut, belum sempurna. Tidak seperti TNI AL, menurut undang-undang TNI AU tidak diberi kewenangan untuk menyidik. Dengan demikian, maka personil TNI AU sebagai pelaksana di lapangan hanya berwenang hingga tingkat penyelidikan saja. Menurut ketentuan yang ada saat ini, setelah proses penyelidikan dilakukan TNI AU, kasus

<sup>19</sup> Devina Halim, "Sepanjang 2018, TNI AU Catat Ada 127 Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Nasional," *kompas.com*, (17 Desember 2018) <https://nasional.kompas.com/read/2018/12/17/14574831/sepanjang-2018-tni-au-catat-ada-127-kasus-pelanggaran-wilayah-udara-nasional>, (diakses 06 Januari 2021).

<sup>20</sup> Erric Permana, "KSAU: Pelanggaran ruang udara oleh pesawat militer asing di Indonesia meningkat," *aa.com*, (2 Juni 2021), <https://www.aa.com.tr/id/nasional/ksau-pelanggaran-ruang-udara-oleh-pesawat-militer-asing-di-indonesia-meningkat/2261229>, (diakses 06 Januari 2021).

<sup>21</sup> Baiq Setiani, *Op cit.*, 39

<sup>22</sup> *Ibid.*, 40

itu diserahkan kepada PPNS penerbangan guna proses penyidikannya. Namun, hingga kini, proses itu belum pernah terjadi. Tentunya peradilan pun belum pernah terwujud.<sup>23</sup>

Absennya proses peradilan terhadap pelanggaran udara yang kerap terjadi di wilayah NKRI mengesankan kelemahan dalam penegakan hukum. Oleh karena itu, untuk memperkuat mekanisme penegakan hukum di udara wilayah NKRI, perlu dilakukan serangkaian upaya dimulai dengan pemberian kewenangan kepada TNI AU sebagai penyidik, khususnya berkaitan dengan pelanggaran wilayah. Bila kewenangan ini sudah diberikan, maka TNI AU akan menindaklanjutinya dengan penyiapan personel dan segenap perangkatnya, secara alami, akan diikuti pihak-pihak terkait lainnya. Selama ini kasus pelanggaran wilayah udara ditangani oleh PPNS bidang Penerbangan di Kementerian Perhubungan. Pemberian kewenangan hanya kepada PPNS Penerbangan ini oleh beberapa pihak dirasakan menjadi salah satu faktor penghambat dalam penegakan hukum bagi pesawat udara yang dipaksa mendarat di wilayah Indonesia. Pihak TNI AU yang melaksanakan intersepsi dan penyelidikan awal justru tidak dilibatkan dalam proses penyidikan.

Belum maksimalnya penegakan hukum terhadap pesawat udara sipil asing yang melanggar wilayah udara kedaulatan Indonesia salah satunya disebabkan tidak ada sanksi dalam peraturan perundang-undangan nasional khususnya dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait pelanggaran wilayah udara (aerial intrusion). Undang-Undang tersebut hanya mengatur mengenai larangan serta denda bagi pesawat yang memasuki kawasan udara terlarang dan terbatas. Pasal 401 UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Sedangkan Pasal 402 menyebutkan Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Berdasarkan norma hukum seperti tersebut di atas maka pelanggaran wilayah udara Indonesia oleh pesawat udara sipil asing tidak dapat dipidana ataupun dilanjutkan hingga ke pengadilan karena belum ada peraturan perundang-undangan nasional yang mengaturnya. Oleh sebab itu pihak Kementerian Perhubungan dalam hal ini PPNS Penerbangan melihat pelanggaran wilayah udara Indonesia hanya sebatas pelanggaran izin saja dan bukan merupakan pelanggaran terhadap kedaulatan dan keamanan bangsa. Norma hukum seperti tersebut di atas dengan belum diaturnya pelanggaran wilayah udara dalam peraturan perundang-undangan nasional itulah yang menyebabkan rendahnya denda yang diberikan kepada pelaku

---

<sup>23</sup> Ibid., 40

pelanggaran wilayah udara.

Pelanggaran wilayah udara di Indonesia selama ini hanya dikenakan denda sebesar Rp60.000.000,00 yang merupakan biaya pendaratan tambahan (*landing fee*) berdasarkan Pasal 17 huruf b Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*flight approval*). Terkait masalah sanksi bagi pelaku pelanggaran, dalam peraturan terbaru PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pamwilud sebenarnya telah diatur mengenai penerbangan tanpa izin akan dikenakan denda administratif. Disebutkan bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud, dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah), yang dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan.

Salah satu kendala lain yang timbul dalam pemaksaan mendarat terhadap pesawat udara sipil asing di wilayah udara Indonesia adalah belum adanya *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) yang baru. Zona Identifikasi Pertahanan Udara merupakan ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan yang ditetapkan bagi keperluan identifikasi pesawat udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara. Penetapan ADIZ yang baru ini dapat dilaksanakan berdasarkan amanat Pasal 6 PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pamwilud yang menyatakan pemerintah dapat menetapkan Zona Identifikasi Pertahanan Udara (ADIZ). Konsep ADIZ Indonesia yang akan ditetapkan adalah di seluruh batas wilayah udara Indonesia hingga ke laut bebas dengan mengikuti batas ZEE, meskipun secara aturan internasional batas wilayah laut ke arah luar tidak ada pembatasan serta dapat melebihi batas ZEE yang telah ditetapkan/ disepakati dengan negara tetangga.

Penetapan ADIZ yang meliputi seluruh wilayah ZEE diharapkan akan menjadi sarana identifikasi dini bagi pesawat udara asing yang akan memasuki wilayah udara Indonesia sekaligus untuk mengamankan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), hal ini dikarenakan seluruh pesawat yang menggunakan hak lintas ALKI hanya diwajibkan untuk menaati peraturan yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) mengenai keselamatan penerbangan dan secara rutin memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang. Dalam sistem pertahanan udara ADIZ diperlukan untuk keperluan identifikasi yang bertujuan untuk mengetahui kegiatan penerbangan suatu pesawat. ADIZ adalah suatu zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara suatu negara. Setiap pesawat udara sipil dan militer yang berada dalam zona tersebut dan akan memasuki wilayah udara nasional diharuskan memberi laporan rencana penerbangannya kepada negara yang dilalui ADIZ nya. Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan tindakan berupa intersepsi oleh pesawat udara militer negara pemilik ADIZ untuk mengidentifikasi pesawat pelanggar.

Penetapan ADIZ bukan merupakan tindakan memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ diatas laut bebas yang tercakup dalam ADIZ negara tersebut karena ADIZ ditujukan sebagai sarana identifikasi pesawat udara yang akan memasuki wilayah tersebut.<sup>17</sup> Setiap negara berhak menetapkan ADIZ bagi kepentingan

pertahanan udara. Penetapan ADIZ di Indonesia dirasakan kurang tepat karena meliputi juga ruang udara di atas wilayah teritorial. Hal ini bertentangan dengan hakekat dan tujuan ditetapkannya ADIZ sebagai sarana identifikasi dini sebelum pesawat udara memasuki ruang udara nasional, sedangkan apabila pesawat berada di atas wilayah teritorial tanpa izin merupakan pelanggaran wilayah udara. ADIZ untuk melakukan identifikasi pesawat udara asing seharusnya berada di luar wilayah udara teritorial nasional sehingga pesawat sebelum memasuki wilayah udara teritorial melakukan identifikasi atau melaporkan terlebih dahulu rencana penerbangannya (*flight plan*) untuk dapat diketahui secara dini apabila ada ancaman terhadap wilayah Indonesia. Walaupun penetapan ADIZ di wilayah udara nasional dirasakan kurang tepat namun dalam peta navigasi internasional yang dikeluarkan ICAO, penetapan ADIZ ruang udara Indonesia dimasukkan kedalam AIP (*Aeronautical Information Publication*) dan telah diberitahukan ke seluruh negara.

Landasan Yuridis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat.<sup>24</sup> Secara formal landasan yuridis yang memberikan kewenangan bagi lembaga untuk membuat peraturan tertentu, secara material, landasan yuridis segi isi atau materi sebagai dasar hukum untuk mengatur hal-hal tertentu. Sedangkan dari segi teknis, landasan yuridis yang memberikan kewenangan bagi lembaga untuk membentuk peraturan tertentu mengenai tata cara pembentukan undang-undang.<sup>25</sup>

Substansi peraturan tentunya harus berasal dari urgensi peraturan yang dibuat. Meuwissen, Barda Nawawi Arief dan Rene David & Brierly, dan Muladi yang menyatakan bahwa di dalam melakukan pembaruan hukum, memperhatikan syarat-syarat meliputi aspek nilai-nilai, aspek kebijakan dan aspek komparasi, serta aspek adaptasi internasional.<sup>26</sup> Pembaharuan hukum pidana harus dilakukan dengan pendekatan kebijakan, karena memang pada hakikatnya ia hanya merupakan bagian dari suatu langkah kebijakan atau "*policy*" (bagian dari politik hukum / penegakan hukum, politik hukum pidana, politik kriminal, dan politik sosial). Di dalam setiap kebijakan terkandung pula pertimbangan nilai. Oleh karena itu pembaharuan hukum pidana harus pula berorientasi pada pendekatan nilai. Dengan uraian di atas, dapatlah disimpulkan makna dan hakikat pembaharuan hukum pidana sebagai berikut :

a. Dilihat dari sudut pendekatan kebijakan :

- 1) Sebagai bagian dari kebijakan sosial, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya untuk mengatasi masalah-masalah sosial (termasuk masalah kemanusiaan) dalam rangka mencapai atau

<sup>24</sup> King Faisal Sulaiman, Op.Cit., 24.

<sup>25</sup> Putera Astomo, Ilmu Perundang-undangan, (Jakarta: Rajawali Pers, 2018):78.

<sup>26</sup> Setya Wahyudi, Implementasi Ide Diversi Dalam Pembaruan Sistem Peradilan Pidana Anak Di Indonesia, (Yogyakarta:Genta Publishing,2011):10

- menunjang tujuan nasional (kesejahteraan masyarakat dan sebagainya).
- 2) Sebagai bagian dari kebijakan kriminal, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya perlindungan masyarakat (khususnya upaya penanggulangan kejahatan).
  - 3) Sebagai bagian dari kebijakan penegakan hukum, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya memperbaharui substansi hukum (*legal substance*) dalam rangka lebih mengefektifkan penegakan hukum.
- b. Dilihat dari sudut pendekatan nilai Pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan upaya melakukan peninjauan dan penilaian kembali ("reorientasi dan re-evaluasi") nilai-nilai sosiopolitik, sosiofilosofis dan sosiokultural yang melandasi dan memberi isi terhadap muatan normatif dan substantif hukum pidana yang dicita-citakan.<sup>27</sup>

Proses pembaharuan hukum pidana yang telah diuraikan oleh Barda Nawai Arif di atas pada dasarnya merupakan suatu usaha untuk mengganti hukum yang berlaku. Oleh karena itu usaha pembaharuan hukum pidana sangat terkait dengan upaya politik hukum nasional. Perjuangan menegakkan keadilan, telah dilakukan oleh bangsa bangsa yang beradab di belahan dunia ini. Termasuk Negeri Indonesia, yang dari masa kemasa, menorehkan perjuangan keadilan, kemerdekaan, kesejahteraan, sejak bangsa Eropa datang, hingga perjuangan fisik, untuk mencapai kemerdekaan. Bahkan hingga pengalaman kemerdekaan menghantarkan negeri ini, memasuki abad dan era sebagai bagian dan negara hukum modern di dunia. Sisa-sisa kolonial pada lapangan Hukum, masih terasa, disebabkan Politik hukum kita, pada masa lalu terfokus pada pembangunan fisik, sosial, ekonomi dan budaya, pertahanan dan keamanan, tetapi sangat lamban pada pembangunan bidang Hukum.

Hal pertama dan utama diperlukannya suatu kriminalisasi terhadap pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara Indonesia adalah kedaulatan Indonesia. Hakikat dan fungsi kedaulatan dalam masyarakat internasional sangat penting peranannya. Menurut sejarah, asal kata kedaulatan berasal dari bahasa Inggris yang dikenal dengan istilah *sovereignty* yang kemudian berakar dari bahasa Latin, yaitu *supranus* yang mempunyai pengertian "yang teratas". Tiap negara mempunyai sifat kedaulatan yang melekat padanya, karena kedaulatan merupakan sifat atau ciri hakiki dari suatu negara. Bila dikatakan suatu Negara berdaulat, maka makna yang terkandung adalah, bahwa negara itu mempunyai suatu kekuasaan tertinggi dan secara *de facto* menguasai.<sup>28</sup>

Kriminalisasi terhadap pelanggaran undang-undang diperlukan karena pemerintah (dan pembentuk undang-undang) memang menghendaki agar tercipta ketertiban hukum melalui penjeratan dengan menentukan pidana di dalamnya.

<sup>27</sup> Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru), (Jakarta: Kencana, 2008): 26

<sup>28</sup> E. Suherman, Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara, (Bandung: Penerbit Alumni, 1984): 4.

Anggapan bahwa sanksi administrasi atau perdata kurang memberikan penjeratan, didasarkan pada ketidakpercayaan pembentuk undang-undang terhadap penegakan hukum berupa sanksi administrasi atau perdata yang dilaksanakan oleh pejabat yang berwenang kurang memberikan penjeratan dan kadangkala tidak diterapkan secara konsekuen oleh pimpinan.

Namun demikian konteks rasional dalam politik hukum pidana dapat dilihat dari pendapat Sudarti yang menyatakan bahwa, bahwa dalam menghadapi masalah sentral, yang sering disebut masalah kriminalisasi, harus diperhatikan hal-hal yang pada intinya sebagai berikut:

1. Penggunaan hukum pidana harus memperhatikan tujuan pembangunan nasional, yaitu mewujudkan masyarakat adil makmur yang merata materil dan spiritual berdasarkan Pancasila; sehubungan dengan ini maka (penggunaan) hukum pidana bertujuan untuk menanggulangi kejahatan dan mengadakan penguguran terhadap tindakan penanggulangan itu sendiri, demi kesejahteraan dan pengayoman masyarakat.
2. Perbuatan yang diusahakan untuk dicegah atau ditanggulangi dengan hukum pidana harus merupakan "perbuatan yang tidak dikehendaki", yaitu perbuatan yang mendatangkan kerugian (material dan atau spiritual) atau warga masyarakat;
3. Penggunaan hukum pidana harus pula memperhitungkan prinsip "biaya dan hasil" (*cost benefit principle*);
4. Penggunaan hukum pidana harus pula memperhatikan kapasitas atau kemampuan daya kerja dari badan-badan penegak hukum, yaitu jangan sampai ada kelampauan beban tugas (*overbelasting*).<sup>29</sup>

Berdasarkan hal tersebut, maka kriminalisasi pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara Indonesia harus terlebih dahulu jelas, sehingga jangan sampai ada kelampauan beban tugas (*overbelasting*). Perbuatan yang diusahakan untuk dicegah atau ditanggulangi dengan hukum pidana harus merupakan "perbuatan yang tidak dikehendaki". Bahkan penggunaan hukum pidana bertujuan untuk menanggulangi kejahatan dalam hal ini kejahatan internasional. Dengan demikian hal utama yang perlu diatur terlebih dahulu adalah ketentuan-ketentuan tentang:

- a. Batas-batas wilayah kedaulatan negara di ruang udara;
- b. Penentuan wilayah udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI);
- c. Wewenang dan tanggung jawab terhadap wilayah udara;
- d. Pertahanan udara;
- e. Operasi-operasi udara yang harus dilaksanakan;
- f. Koordinasi antara pertahanan udara dan penerbangan sipil;
- g. Ketentuan tentang penyidik apabila terjadi pelanggaran di wilayah udara.

Paska pengaturan yang bersifat spesifik di atas, pembentuk undang-undang

<sup>29</sup> Syaiful Bahri, 2011, Sejarah Pembaharuan KUHP dan KUHP, Total Media, Yogyakarta, hal. 37

harus memilah-milah, mana suatu perbuatan dianggap jahat atau tidak, dan mana perbuatan tersebut bersifat administratif atau keperdataan serta perbuatan mana yang ditujukan untuk penentuan kebijakan dalam pemerintahan. Dalam penentuan maksimum, penyusun undang-undang selalu dihadapkan pada masalah pemberian bobot dengan menetapkan kuantifikasi ancaman pidana maksimumnya. Penetapan maksimum pidana ini bertujuan untuk menunjukkan tingkat keseriusan atau kualitas suatu tindak pidana.

Kekosongan hukum atas pengaturan yang jelas mengenai kedaulatan ruang udara yang tegas menjadi urgensi pemidanaan pada pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara Indonesia. Ketegasan dalam penegakan hukum kepada pesawat pelaku pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia semestinya mampu menimbulkan efek jera mempertimbangkan banyaknya jumlah kasus yang terjadi dalam kaitan dengan Pelanggaran Wilayah Udara. Pelanggaran terhadap sebuah kedaulatan negara adalah merupakan kejahatan serius dan dapat dikenakan pidana berat. Dalam UU Penerbangan menyebutkan bahwa Pelanggaran terhadap kawasan terlarang (*prohibited*) dan kawasan terbatas (*restricted*) dikategorikan sebagai Kejahatan yang sudah tentu mempunyai implikasi pemidanaan lebih berat daripada pelanggaran, namun masih belum efektif.

Sifat dan bentuk pertanggungjawaban terkait pelanggaran ruang udara sangat dipengaruhi juga oleh ada tidaknya hubungan baik antara kedua negara terkait, pertanggungjawaban ini dapat berupa kewajiban meminta maaf, janji untuk mempidanakan individu yang bertanggungjawab, janji untuk tidak mengulangi pelanggaran (*infraction*) tersebut, perampasan pesawat pelanggar (*the forfeiture of the violating aircraft*), pemenjaraan awak pesawat sampai pada eksekusi terhadap pesawat. Tanggung jawab negara asal pesawat pelanggar akan muncul meskipun pesawat pelanggar adalah pesawat sipil/komersial bilamana terbukti negara terlibat atau memberikan fasilitas terhadap pelanggaran tersebut.

## **Analisis Pengaturan Pidana dan Penindakan Pelanggaran Kedaulatan Negara di Ruang Udara Indonesia**

Pasal 3 bis *Convention on International Civil Aviation* (ICAO Convention) tahun 1944 menyatakan bahwa, Negara-negara peserta mengakui bahwa setiap Negara, dalam pelaksanaan kedaulatannya, berhak untuk meminta pendaratan di beberapa bandar udara yang ditunjuk dari sebuah pesawat udara sipil yang terbang di atas wilayahnya tanpa wewenang atau jika ada alasan yang masuk akal untuk menyimpulkan bahwa itu digunakan untuk tujuan apapun. tujuan yang tidak sesuai dengan tujuan Konvensi ini; itu juga dapat memberikan instruksi lain kepada pesawat tersebut untuk mengakhiri pelanggaran tersebut. Untuk tujuan ini, Negara-negara penandatanganan dapat menggunakan segala cara yang tepat yang konsisten dengan aturan-aturan hukum internasional yang relevan, termasuk ketentuan-ketentuan yang relevan dari Konvensi ini, khususnya paragraf a) Pasal ini. Setiap Negara peserta setuju untuk menerbitkan peraturannya yang berlaku mengenai intersepsi pesawat udara sipil.

Pada bulai Mei 2016 negara peserta ratifikasi *Convention on International Civil*



*Aviation* (ICAO Convention) berjumlah 189 dan negara pihak pada Persetujuan akan membuat setiap pelanggaran terhadap undang-undang atau peraturan yang berlaku tersebut dapat dihukum dengan hukuman berat dan akan menyerahkan kasus tersebut kepada otoritas yang berwenang sesuai dengan undang-undang atau peraturannya. Dengan demikian setiap negara memiliki aturan yang berbeda-beda dalam mengatur pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara.

Perbandingan pengaturan pidana mengenai pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara dapat dilihat dalam tabel perbandingan sebagai berikut:

Korea Selatan	Thailand	Filipina
<p><b>AVIATION SAFETY ACT</b>  <i>Act No. 14116, Mar. 29, 2016 Amended by Act No. 14551, Jan. 17, 2017</i>  <b>Article 75 (Approval for Navigation of Aircraft in Reduced Vertical Separation Minima Airspace, etc.)</b>            (1) <i>The owner, etc. who intends to operate an aircraft in any of the following airspaces shall obtain approval from the Minister of Land, Infrastructure and Transport, as prescribed by Ordinance of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport: Provided, That the foregoing shall not apply to cases prescribed by Ordinance of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, including where the owner, etc. intends to operate the aircraft for search and rescue in the airspaces referred to in subparagraph 1:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Airspace operated by reducing vertical separation altitude (hereinafter referred to as "reduced vertical separation minimal airspace");</i></li> <li>2. <i>Airspace permitted solely for the operation of aircraft that have specific navigation performance (hereinafter referred to as "airspace requiring performance-based navigation");</i></li> </ol>	<p><b>AIR NAVIGATION ACT</b>  <b>B.E. 2497</b>  <b>Section 76.</b>  <i>Any person who commits any of the following acts shall be liable to imprisonment for a term not exceeding five years or a fine not exceeding two hundred thousand Baht or both:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) <i>Flying an Aircraft into the Strict Restricted Areas or Specific Restricted Areas designated by the Director without obtaining permission under Section 22 paragraph one;</i></li> <li>(2) <i>Flying a Thai Aircraft out of the Kingdom without obtaining written permission from the Competent Official under Section 27;</i></li> </ol>	<p><b>Republic ACT NO. 9447 1</b>  <b>An Act Creating The Civil Aviation Authority Of The Philippines, Authorizing The Appropriation Of Funds therefor, And for other purpose</b></p> <p>SEC. 80.  <i>(1) Any person who operates any aircraft without a valid or current license or ratings or in violation of rule, regulation or order issued by the Director General relating to aeronautical safety standards or practices or procedures shall be</i></p>

<p>3. <i>Other airspace prescribed by Ordinance of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport to manage airspace in an efficient manner.</i></p> <p>(2) <i>Where the Minister of Land, Infrastructure and Transport intends to grant approval referred to in paragraph (1), he/she shall confirm whether the aircraft meets technical standards for air navigation.</i></p> <p><b>Article 155 (Crime of Operation of Aircraft within Reduced Vertical Separation Minima Airspace, etc. without Approval)</b></p> <p><i>An owner, etc. who operates an aircraft within airspace falling under Article 75 (1) without obtaining approval from the Minister of Land, Infrastructure and Transport, in violation of Article 75, shall be punished by a fine not exceeding ten million won.</i></p>	<p>(3) <i>Flying a Foreign Aircraft over, or having it taken off or landed in, the</i></p> <p>(1) <i>Kingdom without the right or without obtaining written permission from the Minister under Section 28;</i></p> <p>(4) <i>Flying a foreign military Aircraft over, or having it taken off or landed in</i></p> <p>(2) <i>the Kingdom without obtaining written permission from the Minister under Section 29.</i></p>	<p><i>punished by imprisonment for not more than three (3) years or a fine ranging from Fifty thousand pesos (Php50,000.00) but not exceeding Two hundred thousand pesos (Php200,000.00), or both, at the discretion of the court;</i></p>
--	--	--

Berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa, Korea Selatan mengatur Pidana bagi Pemilik, dan juga pengendara pesawat yang mengoperasikan pesawat udara di dalam wilayah udara yang termasuk dalam Pasal 75 ayat (1) tanpa mendapat persetujuan dari Menteri Pertanahan, Prasarana, dan Perhubungan, yang melanggar Pasal 75, dipidana dengan denda paling banyak sepuluh juta won. Dalam hal ini Korea memilih Denda ketimbang Penjara, namun dapat dibandingkan bahwa, sepuluh juta won bukan nilai yang sedikit. Sepuluh Juta Won di Korea Selatan setara dengan Rp. 121.582.921,30 (Seratus Dua Puluh Satu Juta Lima Ratus Delapan Puluh Dua Sembilan Ratus Dua Puluh Satu Rupiah).

Di Thailand setiap orang yang menerbangkan Pesawat Thailand ke luar Kerajaan tanpa mendapat izin tertulis dari Pejabat yang Berwenang berdasarkan Bagian 27 akan dijatuhkan hukuman penjara untuk jangka waktu tidak lebih dari lima tahun atau denda tidak lebih dari dua ratus ribu Baht atau keduanya. Dalam hal ini Thailand menggunakan instrumen penjara dalam mengatur sanksinya. Denda yang diberikan juga cukup tinggi yaitu dua ratus ribu Baht atau setara dengan Rp. 86.159.006,38 (Delapan Puluh Enam Juta Seratus Lima Puluh Sembilan Juta Rupiah).

Di Filiphina setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara tanpa izin atau peringkat yang sah atau yang masih berlaku atau melanggar peraturan, peraturan atau perintah yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal yang berkaitan dengan standar atau praktik atau prosedur keselamatan penerbangan, dipidana dengan pidana penjara paling lama tiga (3) tahun atau denda mulai dari Lima puluh ribu peso (Php. 50,000.00) tetapi tidak melebihi Dua ratus ribu peso (Php.200,000.00), atau keduanya, atas pertimbangan pengadilan. Denda tersebut setara dengan Rp. 14.145.825- Rp. 56.583.302.

Desi Yunitasari menyatakan bahwa, dengan memperhatikan dan mempelajari sejumlah insiden pelanggaran izin masuk dan melintasnya pesawat-pesawat asing ke wilayah udara Indonesia, di mana kebanyakan dari pesawat asing tersebut adalah pesawat militer, maka dapat diidentifikasi bahwa masalahnya bermuara kepada tiga hal, yaitu :<sup>30</sup>

1. Pesawat negara-negara tetangga sering kali melanggar wilayah udara Indonesia dengan mendalilkan atau mendasarkan bahwa yang melanggar bukan pilot yang mengemudikannya, tetapi operator pesawat dari maskapai yang bersangkutan dalam kedudukannya sebagai pemilik pesawat tersebut. Hal ini dikarenakan pilot hanya menjalankan perintah untuk mengemudikan pesawat. Konsekuensi dari masalah ini berakibat kepada sulitnya menjatuhkan sanksi kepada personal, karena pihak operatornya adalah badan hukum asing yang berada di luar yurisdiksi dan wilayah teritorial Indonesia.
2. Sanksi denda yang terlalu kecil yaitu sebesar Rp 60 juta terhadap pelanggaran atas wilayah udara di Indonesia oleh pesawat asing, meskipun ancaman hukuman pada Pasal 414 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 sesungguhnya cukup tinggi. Pasal tersebut berbunyi bahwa "Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara RI tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) undang-undang ini dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp 2 miliar rupiah". Artinya, yang terjadi di lapangan adalah sanksi denda yang tidak maksimal di dalam menjatuhkan hukumannya. Sementara itu, biaya operasional pesawat Sukhoi yang harus dikeluarkan TNI-AU dalam rangka melakukan pengejaran pesawat asing menghabiskan anggaran US\$ 20 ribu atau sekitar Rp 240 juta per jam. Sehingga terjadi ketidakseimbangan biaya antara biaya pengejaran yang dilakukan oleh TNI-AU dengan sanksi denda yang dikenakan oleh Kementerian Perhubungan.
3. Kewenangan penyidikan untuk penanganan perkara pelanggaran izin pesawat terbang asing yang melintasi wilayah Indonesia adalah Penyidik PNS dari Kementerian Perhubungan sesuai dengan Pasal 399 dan 400 dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Ketentuan ini mempersulit di dalam penanganannya, karena TNI-AU yang melakukan pengejaran, sementara

---

<sup>30</sup> Desi Yunitasari, Op cit., 52

hukumannya diberikan oleh Kementerian Perhubungan. Hal ini menandakan adanya dualisme dalam penanganannya, sehingga terbuka perbedaan dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan hal tersebut maka sebenarnya sanksi dapat dijatuhkan kepada maskapai atau instansinya yang ada di Indonesia. Dengan demikian pesawat maskapai atau instansi tersebut tidak dapat beroperasi di Indonesia apabila denda belum dibayar. Kemudian sanksi denda yang terlalu kecil yaitu sebesar Rp 60 juta terhadap pelanggaran atas wilayah udara di Indonesia oleh pesawat asing harus ditingkatkan, sehingga membawa efek jera bagi pelakunya. Selain itu harus pula di atur adanya tim atau instansi gabungan dalam menegakan hukum dan menerapkan sanksi.

Indonesia sebetulnya telah memiliki Pasal 414 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa, Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah). Berdasarkan ancaman pasalnya tentunya pasal ini tidak main-main, dapat ditahan karena ancamannya dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun. Kemudian dendanya denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).

Abdul Latif dan H. Hasbi Ali menyatakan bahwa, secara internal ada 2 (dua) lingkup utama politik hukum:

- a. Politik pembentukan hukum baik mengenai tata cara maupun isi peraturan perundang-undangan adalah kebijaksanaan yang terkait dengan penciptaan, pembaruan dan pengembangan hukum, mencakup: (i) kebijaksanaan (pembentukan) perundang - undangan; (ii) kebijaksanaan (pembentukan) hukum yurisprudensi; (iii) kebijaksanaan terhadap peraturan tidak tertulis.
- b. Politik penerapan dan penegakan hukum adalah kebijaksanaan yang bersangkutan paut dengan: (i) Kebijaksanaan di bidang peradilan dan cara-cara penyelesaian hukum di luar proses peradilan (arbitrasi, negoisasi atau rekonsialisasi); (ii) Kebijaksanaan di bidang pelayanan hukum. Antara kedua aspek politik hukum tersebut, sekadar dibedakan tetapi tidak dapat dipisahkan, karena:
  - 1) Keberhasilan suatu peraturan perundang-undangan tergantung pada penerapannya;
  - 2) Putusan-putusan dalam rangka penegakan hukum merupakan *instrument control* bagi ketepatan atau kekurangan suatu peraturan perundang-undangan. Putusan-putusan tersebut merupakan masukan bagi

- pembaharuan atau penyempurnaan peraturan perundang-undangan;
- 3) Penegakan hukum merupakan dinamisator peraturan perundang-undangan.<sup>31</sup>

Berdasarkan pendapat tersebut dapat diketahui bahwa, keberhasilan suatu peraturan perundang-undangan tergantung pada penerapannya. Dalam kaitan dalam proses penegakan hukum di wilayah udara diketahui kendala Penyidikan Dalam menangani kasus pemaksaan mendarat terhadap pesawat udara asing di wilayah Indonesia selama ini penyidikan dilakukan oleh PPNS Penerbangan yang berada di bawah Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. Kewenangan PPNS ini berdasarkan pada Pasal 399 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan diberi wewenang khusus sebagai penyidik tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini. Pengalaman menunjukkan, hampir semua bentuk pelanggaran wilayah udara penanganannya tidak pernah sampai pada proses peradilan.

Terkait penegakan hukum terhadap pesawat pelanggar wilayah kedaulatan Indonesia berdasarkan UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, TNI AU berwenang untuk menyidik terkait pertahanan udara. Namun kenyataannya di lapangan, TNI AU hanya bertindak sebagai pencegah dengan lakukan pendaratan paksa. Kewenangan penyidikan saat ini ada di Kementerian Perhubungan. Sedangkan TNI AU melalui Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) hanya berwenang menangkap pesawat yang melintas wilayah udara Indonesia yang tanpa izin. Akibat yang terjadi sebagaimana dikeluhkan pihak TNI AU adalah tidak sepadannya denda yang diterapkan departemen perhubungan dengan biaya operasional yang dikeluarkan pihak militer.

Proses peradilan yang belum pernah terwujud atau absennya proses peradilan terhadap pelanggaran udara yang kerap terjadi di wilayah NKRI mengesankan kelemahan dalam penegakan hukum. Oleh karena itu, untuk memperkuat mekanisme penegakan hukum di udara wilayah NKRI, perlu dilakukan serangkaian upaya dimulai dengan pemberian kewenangan kepada TNI AU sebagai penyidik, khususnya berkaitan dengan pelanggaran wilayah. Bila kewenangan ini sudah diberikan, maka TNI AU akan menindaklanjutinya dengan penyiapan personel dan segenap perangkatnya, secara alami, akan diikuti pihak-pihak terkait lainnya.

## **Penutup**

Kekosongan hukum atas pengaturan yang jelas mengenai kedaulatan ruang udara yang tegas menjadi urgensi filosofis pengaturan pemidanaan pada pelanggaran kedaulatan negara di ruang udara Indonesia. Pasalnya, pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat militer negara asing di wilayah Indonesia terus meningkat. Sementara

---

<sup>31</sup> Abdul Latif dan H. Hasbi Ali, *Politik Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, Jakarta, 2011): 164-165.

itu, ada kesulitan dalam penjatuhan sanksi kepada personal (pilot), karena pihak operatornya adalah badan hukum asing yang berada di luar yurisdiksi dan wilayah teritorial Indonesia. Di samping itu, sanksi denda yang terlalu kecil yang mengakibatkan terjadinya ketidakseimbangan biaya antara biaya pengejaran yang dilakukan oleh TNI-AU dengan sanksi denda yang dikenakan oleh Kementerian Perhubungan, dan adanya dualisme dalam penanganan perkara pelanggaran izin terbang pesawat asing, sehingga terbuka perbedaan dalam menghadapi dan menyelesaikan permasalahan ini oleh TNI-AU dan Kementerian Perhubungan menjadi penghambat dibidang yuridis. Ketegasan dalam penegakan hukum kepada pesawat pelaku pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia semestinya mampu menimbulkan efek jera mempertimbangkan banyaknya jumlah kasus yang terjadi dalam kaitan dengan Pelanggaran Wilayah Udara. Pelanggaran terhadap sebuah kedaulatan negara adalah merupakan kejahatan serius dan dapat dikenakan pidana berat.

Indonesia sebetulnya telah memiliki Pasal 414 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa, Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah). Namun demikian belum efektif menjerat orang yang melanggar kedaulatan negara di ruang udara Indonesia. Proses peradilan yang belum pernah terwujud atau absennya proses peradilan terhadap pelanggaran udara yang kerap terjadi di wilayah NKRI mengesankan kelemahan dalam penegakan hukum.

Berdasarkan hal di atas, Indonesia perlu melakukan program legislasi nasional mengenai perubahan undang-undang penerbangan yang mengatur pesawat maskapai atau instansi tersebut tidak dapat beroperasi di Indonesia apabila denda belum dibayar. Di samping itu, diperlukan perubahan terhadap sanksi denda yang terlalu kecil yaitu sebesar Rp 60 juta terhadap pelanggaran atas wilayah udara di Indonesia oleh pesawat asing harus ditingkatkan, sehingga membawa efek jera bagi pelakunya. Lebih dari itu, diperlukan adanya tim atau instansi gabungan TNI AU, Penyidik, Kementerian Perhubungan dalam menegakkan hukum dan menerapkan sanksi

## Daftar Pustaka

### Literatur

- Abdurrasyid, Priyatna. 1972. *Kedaulatan Negara atas Ruang Udara*. Pusat Penelitian Hukum Angkasa. Jakarta.
- Adolf, Huala. 1991. *Aspek Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*. Rajawali Pers. Jakarta.
- Arief, Barda Nawawi. 2008. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan*

- Penyusunan Konsep KUHP Baru*). Kencana. Jakarta.
- Atmasasmita, Romli. 2000. *Pengantar Hukum Pidana Internasional*. PT Rafika Aditama. Bandung.
- Bahri, Syaiful. 2011. *Sejarah Pembaharuan KUHP dan KUHP*. Total Media. Yogyakarta.
- Hambali, Yasidi. 1994. *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*. Pradnya Paramita. Jakarta.
- Khozim, M. 2009. *Siitem Hukum Perspektif Ilmu sosial*. Nusa Media. Bandung.
- Latif, Abdul dan H. Hasbi Ali. 2011. *Politik Hukum*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Parthiana, I Wayan. 1992. *Pengantar Hukum Internasional*. Penerbit Mandar maju. Bandung.
- Suherman, E. 1984. *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*. Penerbit Alumni. Bandung.
- Soeprapto, Maria Farida Indrati. 2007. *Ilmu Perundang-undangan*. Kanisius. Yogyakarta.
- Sulaiman, King Faisal. 2017. *Teori Peraturan Perundang-Undangan dan Aspek Pengujiannya*. Cetakan Pertama. Thafa Media. Yogyakarta.
- Wahyudi, Setya. 2011. *Implementasi Ide Diversi Dalam Pembaruan Sistem Peradilan Pidana Anak Di Indonesia*. Genta Publishing. Yogyakarta.
- Warassih, Esmi. 2005. *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. PT. Suryandaru Utama. Semarang.
- Wiradipradja, E. Saefullah. 2014. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*. PT. Alumni. Bandung.

### **Sumber Lainnya**

- Amin, Jessica A. "Sanksi Bagi Pelaku Tindak Pidana Di Dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan." *Jurnal Lex Crimen*. Vol. II/ No. 6.(Oktober/2013).
- Halim, Devina. "Sepanjang 2018, TNI AU Catat Ada 127 Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Nasional." *kompas.com*. 17 Desember 2018.
- Padmanagara, R. Makbul. 2007. *Kejahatan Internasional. Tantangan dan Upaya Pemecahan*. Majalah Interpol Indonesia.
- Permana, Erric. "KSAU: Pelanggaran ruang udara oleh pesawat militer asing di Indonesia meningkat." *aa.com*, (2 Juni 2021),
- Riyanto, Agus. "Mengakhiri Dualisme dalam Menjaga dan Menangani Wilayah Udara Indonesia". Makalah disampaikan dalam 5th Dies Natalis Business Law. Jakarta: Universitas Bina Nusantara. 2015.
- Setiani, Baiq. "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing." *Jurnal Konstitusi*. Volume 14. Nomor 3. September 2017.
- Usman, M. Nasir. 2014. *Optimalisasi Pengelolaan Lalulintas Udara Nasional di Wilayah Udara Kepulauan Riau dan Natuna Guna Meningkatkan*

*Keamanan Nasional Dalam Rangka Kutuhan NKRI.* Lembaga Ketahanan Nasional RI. Jakarta.

Yunitasari, Desi. "Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Sipil Asing Di Wilayah Yurisdiksi Nasional." *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*. Volume 2. Nomor 1 April 2020.