

URGENSI PENGELOLAAN RUANG UDARA DALAM MENJAMIN KEAMANAN NASIONAL DITINJAU DALAM PERSPEKTIF HUKUM

I Gede Putu Sugiarta¹, Sujono²

Faculty Of Law, Dirgantara Marsekal Suryadarma University

Email : sifalarasathidayah@gmail.com¹, sujono@unsurya.ac.id²

Citation: I Gede Putu Sugiarta., Sujono. Urgensi Pengelolaan Ruang Udara Dalam Menjamin Keamanan Nasional Ditinjau Dalam Perspektif Hukum. *MALA IN SE: Jurnal Hukum Pidana, Kriminologi dan Viktimologi* 2.1.2025. 1-12

Submitted:03-09-2024 **Revised:**10-10-2024 **Accepted:**11-12-2025

Abstrak

Negara memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Negara berdaulat berhak mengatur jalur penerbangan dan mengamankan ruang udaranya, mengingat sangat strategisnya wilayah ruang udara bagi pertahanan dan keamanan. Pelanggaran terhadap wilayah ruang udara Indonesia yang dilakukan pesawat sipil maupun pesawat negara sering terjadi. Permasalahan yang diteliti yakni bagaimana pengaturan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah kedaulatan negara menurut hukum internasional dan hukum nasional Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan konsep (*conceptual approach*), serta pendekatan perbandingan (*comparative approach*). Hasil penelitian disajikan dalam bentuk deskriptif analitis. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa baik hukum internasional maupun nasional kurang tegas dalam menentukan parameter status hukum suatu pesawat, apakah pesawat negara atau pesawat sipil. Hal ini bisa menimbulkan masalah yang serius terkait hukum yang seharusnya berlaku untuk pesawat tersebut. Hal penting lainnya yang perlu mendapat perhatian adalah belum adanya pengaturan yang tegas terkait batas vertikal kedaulatan wilayah udara. Kondisi dan permasalahan di ruang udara dibutuhkan pengaturan mengenai pengelolaan ruang udara yang komprehensif terintegratif menjadi suatu upaya terpadu dalam perencanaan, pemanfaatan, pengendalian, dan pengawasan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah dengan ruang darat dan ruang laut serta ruang di dalam bumi. Perlu ditinjau dari undang-undang yang berlaku dan apakah penerapannya sudah maksimal dan si pelanggar sudah diberikan sanksi sehingga membuat tidak terulang lagi. Oleh karena itu penulis sangat tertarik membahas urgensi pengelolaan ruang udara dalam menjamin keamanan nasional ditinjau dalam perspektif hukum agar tidak terjadi lagi pelanggaran dan diberikan sanksi yang tegas sehingga dapat menjadi efek jera bagi para pelanggar.

Kata Kunci : Ruang Udara, Keamanan Nasional, Perspektif Hukum

Abstract

The state has full and exclusive sovereignty over its airspace. A sovereign state has the right to regulate flight routes and secure its airspace, considering the strategic nature of airspace for defense and security. Violations of Indonesian airspace by both civil and state aircraft often occur. The problem studied is how to regulate and enforce the law against violations of state sovereignty according to international law and Indonesian national law. The research method used is normative legal research with a statute approach, historical approach, conceptual approach, and comparative approach. The results of the study are presented in analytical descriptive form. The results of the study conclude that both international and national law are not firm in determining the parameters of the legal status of an aircraft, whether a state aircraft or a civil aircraft. This can cause serious problems related to the laws that should apply to the aircraft. Another important thing that needs attention is the absence of firm regulations regarding the vertical limits of airspace sovereignty. Conditions and problems in airspace require regulations regarding comprehensive integrated airspace management into an integrated effort in planning, utilizing, controlling, and supervising airspace as a single area with land and sea space and space within the earth. It is necessary to review the applicable laws and whether their implementation has been maximized and the violators have been given sanctions so that it does not happen again. Therefore, the author is very interested in discussing the urgency of airspace management in ensuring national security reviewed from a legal perspective so that violations do not occur again and strict sanctions are given so that they can be a deterrent effect for violators.

Keyword : Airspace, National Security, Legal Perspective

A. PENDAHULUAN

Penataan wilayah udara di Indonesia merupakan isu penting yang terus berkembang dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini disebabkan oleh urgensi ruang udara dalam kehidupan manusia, sehingga diperlukan regulasi yang jelas melalui berbagai peraturan perundang-undangan. Pengelolaan ruang udara menjadi elemen krusial dalam pembangunan suatu wilayah, terutama dalam konteks pembangunan berkelanjutan. Namun, penyalahgunaan ruang udara semakin terbuka lebar dan berpotensi menimbulkan pelanggaran yang dapat mengancam stabilitas suatu wilayah. Oleh karena itu, regulasi yang efektif harus diterapkan untuk memastikan wilayah udara digunakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.¹

Sebagai negara hukum, Indonesia harus memiliki sistem hukum yang dinamis dan mampu beradaptasi dengan perkembangan zaman. Para ahli hukum menekankan bahwa hukum harus terus berkembang untuk menjaga ketertiban sosial dan menjadi instrumen perubahan guna mencapai kesejahteraan masyarakat. Negara kesejahteraan memiliki beberapa ciri utama, seperti menjamin hak sosial-ekonomi masyarakat, membatasi kepemilikan individu, serta berperan aktif dalam pembangunan sosial dan ekonomi. Selain itu, hukum administrasi semakin mengatur sektor sosial-ekonomi dan memperluas peran hukum publik dibandingkan hukum privat.²

Sebagai negara kepulauan, wilayah Indonesia meliputi ruang darat, laut, udara, serta ruang dalam bumi, dengan ruang udara seluas 5.193.252 km² yang batasnya ditetapkan oleh hukum nasional dan internasional.³ Dalam sektor penerbangan, lalu lintas udara di Indonesia mengalami lonjakan signifikan, dari 454.000 penerbangan pada 2007 menjadi lebih dari 1 juta penerbangan pada 2018. International Air Transport Association (IATA) memperkirakan bahwa Indonesia akan menjadi salah satu negara dengan pertumbuhan lalu lintas udara tertinggi, menempati peringkat ke-4 dunia pada 2030.⁴

Meskipun pertumbuhan ini berdampak positif terhadap ekonomi, ada tantangan besar dalam aspek pertahanan dan keamanan udara. Data dari Komando Operasi Udara Nasional (Koopsudnas) menunjukkan peningkatan drastis pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing, dari 364 kasus pada 2019 menjadi 1.583 kasus pada 2020, dan sedikit menurun menjadi

¹ H. Abdul Manan. *Aspek-aspek Pengubah Hukum*. Jakarta: Prenada Media, 2005, p. 6-7.

² Ridwan HR. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2011, p. 14.

³ *AirNav Indonesia. Annual Report 2019*. Diakses tanggal 23 April 2024, pukul 13.00, dari <https://www.airnavindonesia.co.id/cfind/source/files/annualreport/ar%202019.pdf>.

⁴ *International Air Transport Association (IATA)*. "IATA Statement on the Global Impact of the 737 Max Grounding." Diakses pada 24 April 2024, pukul 12.30 WIB, dari <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-10-24-02.aspx>.

1.054 kasus pada 2021. Pelanggaran ini mencakup penyalahgunaan izin terbang, penggunaan drone ilegal, jatuhnya puing roket asing di wilayah Indonesia, serta penerbangan tanpa izin di kawasan terbatas dan lintas jalur ALKI.

Indonesia memiliki kewajiban untuk menjaga kedaulatan wilayahnya, termasuk ruang udara. Namun, masih terdapat celah dalam regulasi terkait batas vertikal kedaulatan udara. Dalam praktik penerbangan, navigasi hanya diberikan hingga ketinggian 60.000 kaki dari permukaan laut, menimbulkan anggapan bahwa wilayah di atasnya adalah zona bebas. Berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dan Pasal 5 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas ruang udaranya dan harus memastikan yurisdiksi eksklusif untuk mengontrol penggunaannya secara efektif.

Kondisi dan permasalahan di atas dibutuhkan pengaturan mengenai pengelolaan ruang udara yang komprehensif terintegratif menjadi suatu upaya terpadu dalam perencanaan, pemanfaatan, pengendalian, dan pengawasan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah dengan ruang darat dan ruang laut serta ruang di dalam bumi.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengangkat judul “Urgensi Pengelolaan Ruang Udara Dalam Menjamin Keamanan Nasional Ditinjau Dalam Perspektif Hukum”.

B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum yuridis normatif. Pendekatan penelitian hukum (*approach*) yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Jenis Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dimana data sekunder adalah sekumpulan informasi yang telah ada sebelumnya dan digunakan sebagai pelengkap kebutuhan data penelitian. Untuk memperoleh informasi atau data yang diperlukan guna menjawab rumusan masalah penelitian, Peneliti menggunakan metode atau teknik pengumpulan data dengan Penelitian Kepustakaan (*Library Research*). Metode analisis data yang dipergunakan adalah analisis data kualitatif, yaitu proses penyusunan, mengkatagorikan data kualitatif, mencari pola atau tema dengan maksud memahami maknanya.

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Pengelolaan Ruang Udara Dalam Menjamin Keamanan Nasional Ditinjau Dari Perspektif Hukum

Penataan wilayah udara di Indonesia sangat penting karena mempengaruhi pembangunan dan keamanan nasional. Regulasi yang jelas diperlukan untuk mencegah penyalahgunaan dan pelanggaran, terutama dengan meningkatnya lalu lintas udara yang diprediksi akan terus bertambah hingga 2030. Sejarah regulasi penerbangan di Indonesia telah berkembang sejak era Hindia Belanda hingga UU No. 1 Tahun 2009 yang lebih komprehensif.⁵

Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udaranya sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan UU Penerbangan, namun tantangan tetap ada, termasuk dalam menentukan batas vertikal kedaulatan udara. Prinsip hukum Romawi menyatakan bahwa kepemilikan tanah mencakup ruang udara di atasnya, tetapi dalam hukum modern, udara dianggap sebagai milik bersama (*res communis*). Oleh karena itu, pengelolaan wilayah udara memerlukan regulasi yang adaptif agar sesuai dengan perkembangan zaman dan tuntutan global.⁶

1) Teori Kepemilikan Ruang Udara

Pada tahun 1913, berkembang dua teori utama mengenai kepemilikan ruang udara, yaitu:

a) *The Air Freedom Theory*

Teori ini menyatakan bahwa ruang udara bersifat bebas secara alami (*by its nature is free*) dan terbagi menjadi beberapa varian:

- Kebebasan ruang udara tanpa batas, di mana tidak ada negara yang memiliki klaim khusus atas wilayah udara.
- Kebebasan ruang udara dengan hak khusus bagi negara kolong, artinya negara yang berada di bawah wilayah udara tersebut dapat memiliki beberapa hak khusus.
- Kebebasan ruang udara dengan wilayah teritorial tertentu, di mana negara kolong dapat melaksanakan hak-haknya dalam batasan tertentu.

b) *The Air Sovereignty Theory*

Teori ini menegaskan bahwa udara tidak bebas dan merupakan bagian dari kedaulatan negara di bawahnya. Teori ini terbagi dalam tiga kategori:

⁵ Darwis N. "Wibawa Negara Kesatuan R. I Atas Kedaulatan Negara Ruang Udara." *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara-Fakultas Hukum Universitas Suryadarma* Vol. 5 No. 1, September 2014, p. 70

⁶ Priyatna A. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972, p. 49.

- Negara kolong memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara hingga ketinggian tertentu.
- Negara kolong memiliki kedaulatan penuh tetapi mengizinkan hak lintas damai bagi pesawat udara asing.
- Negara kolong memiliki kedaulatan penuh tanpa batas atas ruang udara di atas wilayahnya.

Teori kedua lebih banyak dianut oleh negara-negara karena menegaskan kedaulatan penuh atas ruang udara. Namun, pembatasan tetap ada, seperti hak lintas damai (*innocent passage*) bagi pesawat asing. Pilihan teori yang dianut suatu negara akan menentukan risiko dan implikasi hukum terkait penerbangan pesawat asing di ruang udara tersebut.

2) Teori-Teori Lain dalam *International Air Transport Agreement* (1944)

International Air Transport Agreement (1944) memperkenalkan konsep *The Five Freedoms of the Air*, sebagaimana tertuang dalam Pasal 1 ayat (1), yang mencakup:

- Hak terbang melintasi suatu negara tanpa mendarat.
- Hak mendarat di suatu negara untuk keperluan non-komersial (*non-traffic purposes*).
- Hak menurunkan penumpang, kargo, dan surat dari negara asal pesawat.
- Hak mengambil penumpang, kargo, dan surat yang menuju negara asal pesawat.
- Hak mengambil dan menurunkan penumpang, kargo, dan surat di negara-negara lain yang tergabung dalam perjanjian.

Selain itu, Pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944 juga mengatur tentang *Non-Scheduled Flight* dan *Scheduled Flight*, yang memunculkan potensi konflik antara kebebasan melintas pesawat udara dengan kedaulatan negara atas ruang udara.

3) Konvensi Chicago 1944 dan Pengaturan Ruang Udara

Konvensi Chicago 1944 menjadi dasar pengaturan hukum penerbangan internasional. Pasal 1 menetapkan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Hal ini bertentangan dengan UNCLOS 1982 yang mengakui hak lintas damai (*innocent passage*) bagi pesawat asing, sehingga diperlukan solusi hukum yang mengakomodasi kedua prinsip tersebut.

Konvensi ini juga membahas aturan terperinci terkait penerbangan, termasuk penetapan *Flight Information Region* (FIR) yang mengatur lalu lintas udara berdasarkan faktor fasilitas penerbangan suatu wilayah. Dalam praktiknya, FIR tidak selalu mengikuti batas kedaulatan

negara. Contohnya, sebagian wilayah udara Indonesia (Kepulauan Riau) berada di bawah FIR Singapura, sementara Indonesia sendiri mengelola FIR atas wilayah Australia (Pulau Christmas), Papua Nugini, dan Timor Leste.

Pasal 9 Konvensi Chicago memberikan hak kepada negara untuk menetapkan wilayah udara terlarang bagi penerbangan, baik karena alasan militer maupun keselamatan publik. Indonesia memiliki wilayah udara terlarang ini dan telah menjalin kerja sama dengan Singapura terkait penggunaan wilayahnya untuk latihan militer sejak 1980-an. Kerja sama ini diperkuat dengan *Defence Cooperation Agreement* (DCA) yang belum sepenuhnya berlaku.

4) Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

UU ini merupakan implementasi dari Pasal 25 UUD 1945 dan menegaskan kedaulatan penuh negara atas wilayah udara, darat, dan laut. Pasal 3 menetapkan tujuan utama pengaturan wilayah negara, yaitu:

- a) Menjamin keutuhan wilayah dan ketertiban di perbatasan.
- b) Menegakkan kedaulatan dan hak-hak berdaulat.
- c) Mengatur pengelolaan dan pemanfaatan wilayah, termasuk pengawasan batas negara.

Pasal 4 menegaskan bahwa wilayah negara mencakup darat, perairan, dasar laut, tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk sumber daya di dalamnya. Sementara itu, Pasal 6 ayat (1) huruf (c) menyatakan bahwa batas wilayah udara mengikuti batas darat dan laut, sedangkan batas dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum internasional.

Pasal 10 ayat (1) huruf (e) memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk memberikan izin kepada penerbangan internasional yang melintasi wilayah udara nasional melalui jalur yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

5) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

UU ini menggantikan UU No. 83 Tahun 1958 dan UU No. 15 Tahun 1992, yang sebelumnya mengatur penerbangan di Indonesia.

- a) UU No. 83 Tahun 1958 tidak secara eksplisit menyatakan kedaulatan negara atas ruang udara, tetapi secara implisit terlihat dari larangan penerbangan tanpa izin dan kewenangan menteri untuk melarang penerbangan di wilayah tertentu.
- b) UU No. 15 Tahun 1992 mulai mengatur kedaulatan ruang udara secara eksplisit dalam satu bab khusus, menegaskan bahwa Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udaranya.

Dalam UU No. 1 Tahun 2009, prinsip kedaulatan negara diperjelas melalui Pasal 5 yang menyatakan bahwa Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara nasional. Istilah "eksklusif" menggantikan "utuh" dalam UU sebelumnya, meskipun tidak dijelaskan perbedaannya.

Sebagai bentuk implementasi kedaulatan ruang udara, Pasal 6 menetapkan bahwa pemerintah memiliki wewenang untuk:

- a) Mengatur ruang udara untuk kepentingan penerbangan.
- b) Mengelola ruang udara untuk kepentingan ekonomi nasional.
- c) Menjaga pertahanan dan keamanan negara.
- d) Mengawasi aspek sosial budaya dan lingkungan udara.

Selain itu, UU ini mengatur pengelolaan lalu lintas udara secara lebih rinci, termasuk persyaratan penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal, serta regulasi teknis lainnya.

Pengaturan ruang udara mencerminkan keseimbangan antara kedaulatan negara dan kebebasan penerbangan internasional. Di satu sisi, negara memiliki hak penuh atas wilayah udaranya, sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan berbagai undang-undang nasional. Namun, di sisi lain, perjanjian internasional seperti *International Air Transport Agreement* dan UNCLOS 1982 memberikan ruang bagi kebebasan penerbangan dengan hak lintas damai dan mekanisme kerja sama internasional.

Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan kepentingan strategis di bidang penerbangan, perlu terus menyesuaikan regulasi ruang udaranya dengan perkembangan hukum internasional, teknologi penerbangan, serta kepentingan pertahanan dan ekonomi nasional.

2. Urgensi Pengaturan Pengelolaan Ruang Udara Dalam Menjamin Keamanan Nasional Ditinjau Dalam Perspektif Hukum

Permasalahan ruang udara nasional Indonesia saat ini berkaitan dengan pelanggaran wilayah udara oleh pesawat sipil asing tanpa izin (*aerial intrusion*).⁷ ICAO merekomendasikan negara-negara anggotanya untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat sipil dan mengadopsi protokol tambahan dalam Konvensi Chicago 1944 (Pasal 3 bis). Protokol ini menegaskan larangan penggunaan senjata, kewajiban intersepsi yang aman, serta hak negara untuk mempertahankan kedaulatan udaranya.

Indonesia telah mengatur penegakan hukum udara dalam berbagai regulasi, seperti UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan PP No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan

⁷ Bambang Widarto. *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*. Jakarta: STHM Press, 2014, p. 36.

Keselamatan Penerbangan, yang menugaskan TNI AU dalam menindak pelanggaran wilayah udara. Kohanudnas dan jajaran sektor pertahanannya sering mendeteksi dan menindak pelanggaran oleh pesawat asing, termasuk black flight yang melintasi wilayah udara tanpa izin. Namun, regulasi yang ada dinilai masih terlalu lunak dalam menangani pelanggaran ini.⁸

Kedaulatan ruang udara Indonesia menghadapi tantangan dari berbagai aspek, termasuk keterbatasan alutsista seperti radar, satelit, dan pesawat tempur untuk memantau luasnya wilayah udara nasional yang melebihi 5 juta km². Selain itu, isu Indo-Pasifik, perkembangan penerbangan ASEAN, dan meningkatnya jumlah pelanggaran oleh pesawat asing menuntut peningkatan sistem pertahanan udara.

Regulasi terkait ruang udara masih terfragmentasi dalam beberapa undang-undang, seperti UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, UU No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, dan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Namun, belum ada aturan yang secara spesifik mengatur batas vertikal ruang udara, ketentuan sub-antariksa, atau status wilayah udara tertentu. Oleh karena itu, diperlukan pembaruan regulasi untuk mengisi kekosongan hukum dan memastikan kedaulatan serta keamanan ruang udara nasional dapat terjaga secara efektif.

Militer Amerika Serikat baru-baru ini mengambil tindakan terhadap balon cuaca “pengintai” milik Tiongkok di atas wilayah udara nasionalnya, yang semakin menyoroti urgensi regulasi terhadap zona *near space*. Zona ini mencakup ketinggian antara 20-100 kilometer di atas permukaan Bumi dan masih diperdebatkan batasannya secara global. Zona ini dapat dilalui oleh pesawat tempur, drone, serta wahana udara lainnya, dan berada di bawah orbit rendah satelit (LEO). Sebelumnya, area ini jarang digunakan, namun dengan pesatnya perkembangan teknologi kedirgantaraan, penting untuk mengantisipasi dampaknya. Near space memiliki potensi signifikan dalam aspek sipil maupun militer, bahkan Tentara Pembebasan Rakyat Tiongkok menggambarkannya sebagai medan pertempuran baru dalam perang modern serta bagian dari sistem keamanan nasional. Mengingat belum adanya regulasi hukum positif di Indonesia yang secara spesifik mengatur near space, maka penting untuk mempertimbangkan regulasi ini dalam perumusan RUU Pengelolaan Ruang Udara Nasional.

Dalam menyusun regulasi, perlu dipertimbangkan pendekatan fungsionalis yang berfokus pada penguasaan teknologi dirgantaraan, atau pendekatan spasialis yang menetapkan

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

batas ketinggian tertentu sebagaimana delimitasi ruang udara dan antariksa. Selain itu, status kawasan udara terlarang (*prohibited area*), kawasan udara terbatas (*restricted area*), dan kawasan udara berbahaya (*danger area*) perlu mendapat perhatian khusus. Beberapa perkembangan yang perlu dipertimbangkan dalam pengelolaan ruang udara nasional meliputi pengambilalihan pengelolaan *Flight Information Region* (FIR) dari Singapura ke Indonesia, yang terkait dengan *Defence Cooperation Agreement* (DCA) antara kedua negara. Dalam perumusan regulasi pertahanan dan keamanan udara, Indonesia harus mempertimbangkan kewajibannya berdasarkan hukum internasional. Selain itu, pemindahan Ibu Kota Nusantara yang berdekatan dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) juga menambah tantangan. Ruang udara di atas ALKI merupakan jalur bebas bagi pesawat negara, termasuk pesawat tempur asing, dengan batasan tertentu yang merujuk pada *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. Regulasi mengenai *prohibited*, *restricted*, dan *danger area* harus disusun secara cermat agar tidak bertentangan dengan hukum internasional.

Perizinan dalam pengelolaan wilayah udara mencakup izin memasuki wilayah udara dan izin untuk melakukan aktivitas di dalamnya. Izin memasuki wilayah udara diperuntukkan bagi pesawat udara sipil asing berjadwal maupun tidak berjadwal, wahana udara sipil asing, pesawat udara negara asing, serta wahana udara negara asing. Setiap orang yang mengoperasikan pesawat atau wahana udara tanpa izin pemerintah akan dianggap melanggar peraturan perundang-undangan yang mengatur penerbangan, hubungan luar negeri, dan pertahanan negara. Sementara itu, perizinan untuk melakukan aktivitas di wilayah udara mencakup penerbangan privat, latihan penerbangan, olahraga dirgantara, survei udara, pemetaan udara, pemotretan udara, serta penginderaan jarak jauh. Semua aktivitas tersebut memerlukan izin pemerintah, kecuali untuk pesawat udara dan wahana udara milik negara. Lebih lanjut, tata cara serta prosedur perizinan ini akan diatur dalam peraturan teknis.

Dalam hal pengawasan, pemerintah memiliki tugas untuk memastikan pengelolaan ruang udara berjalan sesuai ketentuan yang telah ditetapkan. Pengawasan dilakukan melalui pemantauan, inspeksi, pengamatan, evaluasi, dan pelaporan guna menekan pelanggaran maupun tindak pidana di ruang udara. Pendanaan yang dibutuhkan untuk pengelolaan ruang udara bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), serta sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai peraturan perundang-undangan.

Terkait penegakan hukum, penyidikan tindak pidana di bidang pengelolaan ruang udara dilakukan oleh penyidik perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU), penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, serta penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) dari instansi yang terkait dengan penerbangan. Penyidik perwira TNI AU hanya memiliki wewenang untuk menyelidiki pelanggaran ruang udara dan wajib menyampaikan hasil penyidikannya kepada penuntut umum. Jika dalam pelanggaran tersebut terdapat tindak pidana umum, maka kewenangan penyidikan berada di bawah kepolisian. Sementara itu, penyidik PPNS bertugas di bawah koordinasi dan pengawasan kepolisian. Pengangkatan penyidik perwira TNI AU akan diatur lebih lanjut melalui peraturan teknis oleh Panglima TNI, sementara pengangkatan PPNS akan mengikuti ketentuan perundang-undangan di bidang penerbangan. Penyidik memiliki wewenang untuk melakukan berbagai tindakan, termasuk mengumpulkan bukti, memeriksa tersangka, menangkap pesawat atau wahana udara yang melanggar, menyita barang bukti, serta melakukan tindakan lain yang sah secara hukum.

Ketentuan pidana dalam pengelolaan ruang udara diperlukan untuk menutup kekosongan hukum yang belum terakomodasi dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pelanggaran yang diatur mencakup pengoperasian pesawat atau wahana udara yang memasuki kawasan udara terlarang tanpa izin dengan ancaman pidana penjara maksimal 15 tahun dan denda hingga Rp 7 miliar. Sementara itu, bagi yang memasuki kawasan udara terbatas tanpa izin, ancaman pidana adalah 5 tahun penjara dan denda hingga Rp 2 miliar. Selain itu, setiap orang yang membuat halangan atau melakukan kegiatan yang membahayakan di kawasan keselamatan operasi penerbangan di pangkalan udara dapat dikenai hukuman maksimal 5 tahun penjara dan denda Rp 2 miliar.

Lebih lanjut, pesawat udara sipil asing berjadwal yang memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin dapat dikenakan hukuman maksimal 10 tahun penjara dan denda Rp 7 miliar, sementara bagi pesawat udara sipil asing tidak berjadwal atau wahana udara sipil asing tanpa izin, ancaman hukumannya adalah 12 tahun penjara dan denda Rp 7 miliar. Regulasi ini diperlukan untuk memastikan bahwa pelanggaran wilayah udara tidak hanya dipandang sebagai pelanggaran administratif tetapi juga sebagai tindak pidana. Aktivitas penerbangan privat, latihan penerbangan, atau olahraga dirgantara yang dilakukan tanpa izin dapat dikenai hukuman maksimal 3 tahun penjara dan denda Rp 1 miliar. Sementara itu, kegiatan survei udara, pemetaan udara, pemotretan udara, dan penginderaan jarak jauh yang dilakukan tanpa izin dapat dikenai hukuman maksimal 8 tahun penjara dan denda Rp 3 miliar. Jika tindak

pidana dilakukan oleh korporasi, maka hukuman pidana akan dikenakan kepada pengurus atau badan hukum yang bersangkutan, dengan tambahan pemberatan denda sebesar sepertiga dari jumlah yang telah ditetapkan.

Pengaturan pidana ini diperlukan untuk memastikan bahwa setiap pelanggaran di wilayah udara nasional dapat ditindak secara efektif, sekaligus memperkuat kedaulatan negara dalam pengelolaan ruang udara.

D. KESIMPULAN

Perlunya disusun suatu peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pengelolaan ruang udara nasional, sehingga pelanggaran ruang udara Indonesia dapat ditindak secara tegas dalam rangka menjaga keutuhan dan kesatuan bangsa serta menjaga kedaulatan negara. Selain itu, dapat meminimalisir terjadinya konflik kepentingan terkait penggunaan dan pemanfaatan ruang udara oleh berbagai sektor, baik kementerian, lembaga, instansi, swasta, industri, perorangan maupun bagi pihak-pihak lainnya, sehingga kepentingan semua pengguna ruang (*airspace users*) dapat terakomodasi sesuai dengan skala prioritas.

Urgensi Pengelolaan Ruang Udara Dalam Menjamin Keamanan Nasional Ditinjau Dalam Perspektif Hukum perlu ditegaskan segera. Diperlukan adanya badan yang bersifat koordinatif yang diharapkan mampu untuk menjembatani seluruh kepentingan *airspace users* secara akomodatif dan terintegrasi berdasarkan pada ketentuan perundangan. Dalam hal terjadinya pelanggaran wilayah udara, legitimasi TNI AU untuk menindak, memeriksa, dan menyidik serta melimpahkan berkas penyidikan kepada kejaksaan RI dapat terwujud melalui RUU Pengelolaan Ruang Udara.

E. SARAN

Perlu disusun suatu rancangan undang-undang tentang pengelolaan ruang udara nasional mengingat urgensi yang mendesak dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara di Indonesia.

Perlu ditinjau kembali mengenai asas politik hukum yang berlaku dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara di Indonesia, khususnya mengenai pemidanaan penjara dan pemberlakuan denda yang lebih besar terhadap pesawat asing dalam rangka menjaga kedaulatan dan keamanan wilayah udara di Indonesia. Perlu dibentuk kelompok kerja khusus yang melibatkan kementerian, Lembaga atau instansi terkait untuk lebih menajamkan

materi RUU Pengelolaan Ruang Udara Nasional. Perlu dilakukan studi banding ke beberapa negara untuk mengetahui penerapan pengelolaan udara hingga penegakan hukum terhadap pelanggaran ruang udara di negara lain, sehingga dalam penyusunan RUU Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia tidak bertentangan jauh dengan peraturan perundang-undangan yang ada di negara lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Amrizal Mansur M.St. *Flight Information Region (FIR): Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau*. Jakarta: Universitas Petahanan Indonesia.
- Bambang Widarto. *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*. Jakarta: STHM Press, 2014.
- H. Abdul Manan. *Aspek-aspek Pengubah Hukum*. Jakarta: Prenada Media, 2005.
- Priyatna A. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972.
- Ridwan HR. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2011.

Jurnal, Skripsi, Tesis Disertasi :

- Darwis N. "Wibawa Negara Kesatuan R. I Atas Kedaulatan Negara Ruang Udara." *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara–Fakultas Hukum Universitas Suryadarma* Vol. 5 No. 1, September 2014, p. 70

Peraturan Perundang-Undangan :

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan