

LEMBAR PENGESAHAN

PELANGGARAN WILAYAH UDARA INDONESIA OLEH PESAWAT F-18 AS DITINJAU KONVENSI CHICAGO 1944 DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 15 TAHUN 1992 TENTANG PENERBANGAN

OLEH :

PUSPITA SARI MUMPUNI
NIM. 0210100192

Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal :

Pembimbing Utama

Nurdin, SH, MHum
NIP. 131 573 926

Ketua Majelis Penguji

Nurdin, SH, MHum
NIP. 131 573 926

Pembimbing Pendamping

Setyo Widagdo, SH, MHum
NIP. 131 573 949

Ketua Bagian
Hukum Internasional

Nurdin, SH, MHum
NIP. 131 573 926

Mengetahui

Warkum Sumitro, SH., MHum

NIP. 131 408 115

LEMBAR PERSETUJUAN

PELANGGARAN WILAYAH UDARA INDONESIA OLEH PESAWAT F-18 AS DITINJAU KONVENSI CHICAGO 1944 DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 15 TAHUN 1992 TENTANG PENERBANGAN

Oleh :
PUSPITA SARI MUMPUNI
NIM. 0210100192

Disetujui pada tanggal :

Pembimbing Utama

Nurdin, SH, MHum

NIP. 131 573 926

Pembimbing Pendamping

Setyo Widagdo, SH, MHum

NIP. 131 573 949

Mengetahui
Ketua Bagian
Hukum Internasional

Nurdin, SH, MHum
NIP. 131 573 926

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan rahmat dan karunia yang tiada henti hingga penulis dapat melalui tahap-tahap dalam penyusunan skripsi ini hingga pada akhirnya selesai.

Terima kasih penulis sampaikan kepada :

- 1 Bapak Warkum Sumitro, SH. MH. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
- 2 Bapak Nurdin, SH. MH. selaku Ketua Bagian Hukum Internasional sekaligus sebagai pembimbing I atas bimbingan dan tuntunan yang beliau berikan pada saya.
- 3 Bapak Setyo Widagdo, SH. MH. selaku pembimbing II atas bimbingan dan motivasi yang beliau berikan pada saya.
- 4 Bapak Prih Suwarno, Ibu Suharsi dan Permadi Ali Suwandono atas doa, semangat dan kasih sayang yang telah diberikan kepada saya hingga kini.
- 5 Dosen Fakultas Hukum Universitas Brawijaya atas ilmu dan bimbingan yang selama diberikan kepada penulis.
- 6 Rekan-rekan penulis yang telah membantu dengan memberikan semangat bagi penulis untuk menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
- 7 Pihak-pihak lain yang turut membantu selesainya skripsi ini, yang mana tidak dapat penulis sebutkan satu persatu dalam kesempatan ini.

Penulis yakin skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan adanya saran dan kritik yang dapat digunakan untuk memperbaiki dan menyempurnakan skripsi ini.

Akhir kata penulis mohon maaf apabila dalam penyusunan skripsi ini penulis telah melakukan kesalahan baik yang disengaja maupun yang tidak sengaja.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa mengampuni kesalahan kita dan berkenan menunjukkan jalan yang diridhoinya.

Malang, Agustus 2006

Penulis



PERSEMBAHANKU

SANG KHALIK

Tuhan, terima kasih sudah memperkenankan aku untuk hidup di dunia dan menjalaninya dengan kebahagiaan dan kasih sayang yang begitu berlimpah. Karena Tuhan Maha Pengasih, maka aku bisa menjadi orang yang begitu beruntung di dunia ini. Kau karuniai aku dengan keluarga yang begitu menyayangi dan melindungiku dari segala hal yang jahat, guru yang dengan sabar mendidikku dan teman-teman yang dengan sabar menemaniku dengan segala kelebihan dan kekuranganku. Maaf Tuhan bila terkadang aku lupa akan kewajibanku sebagai hambamu, lupa sholat, suka berbohong dan dosa-dosa kecil lainnya. Maaf yach...?Tapi aku janji akan berusaha berubah menjadi orang yang lebih baik. Aku sayang Tuhan...sayangku melebihi apapun di dunia ini sebelum keluargaku dan diriku sendiri. Bimbing aku untuk menjadi lebih baik dari sekarang. Terima kasih....

My Family ^_^

Bapak Prih Suwarno (Babe No), Ibu Suharsi (Mama) dan Adikku Permadi Ali Suwandono (Sentun) yang selalu dan selalu akan menjadi keluarga tercintaku. Terima kasih menjadi sumber dari segala sumber inspirasiku selama ini. Babe No yang telah mendidikku bahwa setiap manusia di dunia ini mempunyai kewajiban untuk membantu satu dengan lainnya. Mamaku tersayang, you are my everything. Mama adalah pemberian Tuhan yang paling mengesankan dalam hidupku. Aku pasti akan berusaha mewujudkan semua keinginan dan doa Mama selama ini. To my little brother, jangan pernah membantah apa yang diperintahkan Mama sama Bapak, karena dari sinilah semua keberhasilan kita ditentukan. Mari kita bersama-sama membawa nama baik keluarga kita dan menunjukkan pada semua orang bahwa keluarga kita bukanlah seperti yang mereka pikirkan selama ini. Di luar ini semua aku sayang kalian, sayang banget dan aku tidak akan menukarnya dengan apapun di dunia ini. I luv u, dad, mom and my little broth. Thank you for everthing, kasih sayang, perhatian, doa, perlindungan, cinta dan semangat kalian.

Kangge Simbah Gito kaliyan Simbah-simbah sedoyo

Simbah Gito maturnuwun sanget kangge dungo ingkang diparingi kangge kulo, maturnuwun sanget kangge ilmu kaliyan pangestunipun ingkang sampun Simbah paringi kangge kulo. Kulo mboten saged maringi punapa-napa, mung saged ngestoaken ngendikanipun kaliyan pesenipun Simbah. Mugè-mugè kulo saged bekti kaliyan junjung asmanipun Simbah, Mama, Bapak kaliyan Simbah-simbah sedoyo.

my big family

keluarga besar Simbah Min dan Simbah Sastro, Almarhum kakung, yangti, pakde, budhe, tante, om, sepupuku dan juga keponakan-keponakanku, makasih sudah dukung Mbak Pita selama ini dengan doa dan kasih sayang yang begitu berlimpah. Maaf ya kalau selama ini jarang pulang ke wonogiri, maen dan kumpul dengan keluarga besar. bukan maksudku menduakan kalian tapi memang gak bisa. Maafkan aku....

Guru-guru

Memang benar ungkapan bahwa guru adalah pahlawan tanpa tanda jasa. Begitu banyak ilmu dan pengalaman yang telah mereka berikan padaku tanpa mereka meminta balas jasa apapun. Semoga ilmu dan pengalaman yang telah engkau berikan kepadaku akan bermfaat kelak

bagi semua orang. Terima kasih bapak ibu guru dan dosenku, memberi warna lain dalam pustaka dan cakrawala ilmuku.

Kerto Sari 6

Mantan teman sekamarku (Maria ndut, Okta silent, Mbak Betris yang bijaksana, Mbak Diah yang sering meninggalkan kyu seorang diri, Nila yang menggila, cerewet, nakal dan pornonya minta ampun) thanx to be my room friend dan berbagi racun bersama. (Muti) temanku dari awal kuliah sampe wisuda, we are soulmate. (Rahma dan santi) Penjahat inbox yang selalu menganiayaku lahir dan batin. (Moma birowo) yang gagal jadi teman sekamarku, why you menolakku? (Pika) aku benci dombamu, musnahkan domba! (Farakh) OOuch....! (Fenti) thanx buat semua pinjaman baik pinjaman terlihat ataupun tidak terlihat. Trio ponorogo (oyik, nggonjret, pho chang) aku kangen cowo' apapun! (Risa dan Rina) beda huruf beda orang beda sifat, bersatu! (Ika) jadi orang jangan nyolot-nyolot! kacamataku nyet! (Mbabesh) Hueh... banyak ade banyak rejeki yach? (Wuri) ketawamu itu menggugah lubuk hatiku yang terdalam. (Tari Indah, Yulis) sesepuh kos yang paling suka di depan teve. (vivi, amrik, dini) sama-sama pasuruannya, sama-sama taurusnya, sama-sama kerasnya cuman beda... (yusi, anis, ranti, tutut, diah, noni) ndang mari! ndang rabi! (tuti alias nyoek-nyoekan & ochie) kamar kalian bukan korban gempa kan? berantakan banget. (anggi & andin) sori aku gak milih kalian jadi penerus kamarku. (mila, ana, nisa, novi, tika) jadi penghuni baru harus bisa nyesuain diri di sini. buat teman serumahku makasih yach udah mau idup sama aq yang kadang menyebalkan dan suka seenaknya. aku wariskan tugas mengisi bak mandi pada kalian. untuk penghuni yang tidak terlihat semangat yach!!!!

teman Ospek 02' hukum Iadat

rina manis, ale gilo, eva cerewet, lety gila shopping, indah the talent artist from malang, fandi cintaku (mp3ku...), catur my inspired girl, eli tmn wisudaku dandan bareng yuksss? tweety cumlaude dlm hkm adat, alit yang tdk terdengar kabarnya, adi, dimas, pram, ayik yg g pnh ikutan ospek. mana ekspresinya? oni yg lg bersemangat skripsi. marfian yang paling rajin ospek. semangat!

kk TEMAN KKN BULUPOGOG

suryo, yatno, chicou, levi, riski yang selalu semangat di t4 kkn. bejo, temanku yang teraniaya. bantai penganiayamu! juned, teman sejawa tengahku yang tercinta. utangmu!!! henri & udik yang menemukan cinta di t4 kkn. ian yg suka minta makananq. tega betul... mamat, penyumbang kasur, selimut, bantal, kasur untukku. makasih... yeti, widi, silvi, yedi, vina lima sekawan tetaplah ingat aku yang gendut dan imut ini. sintik, yeni & sari, kalian gak ada matinya dach! indi yang suka banget frente. i hope you will find peace in your place now. BULUPOGOG viva forever. ingatlah malam dimana kita bermain truth and dare. disitulah kebersamaan kita yang takkan pernah aku lupakan seumur hidupku. i love you, guys...

♣special@thanx♣

(♥yayang andi♥) your love make me can't breathe, so don't love me. okay? bercanda. cintai aku selama kau mampu. (cowok 03 yang suka cubit-cubit) sakit tau. gemes yach? (hamtaro) you are so gentlemen. (anton, hendra, indra, ake, bima, panca, yaya", theo, andreas, tito, rio, aan, dodu, fred, james, brandy, yui) tmn2 yg gila tp aq suka pemikiran kalian tentang hidup. (mas pekik, mas alfon, mbak adi, mbak metha, mbak mia, ata, brian) senior yang bisa aku andalin. (bang jimi) Itong banyak berhutang budi padamu. akan kuingat jasamu. (nicolas, bang richard, won bin), i love you so much. untuk semua teman di hukum dan berlaku untuk semua angkatan, aku beruntung pernah kenal dan menjadi bagian dari kalian. (titin, yanti, lia, rahma, riwa, nurul) kalian adalah teman sejatiku. anak-anak billstuff 02 tetep semangat dan bersatu ^-^

DAFTAR ISI

Lembar Pengesahan	i
Lembar Persetujuan	ii
Kata Pengantar	iii
Lembar Persembahan	iv
Daftar Isi	vi
Daftar Gambar	viii
Abstraksi	ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penulisan	8
D. Manfaat Penulisan	9
1. Manfaat Teoritis	9
2. Manfaat Praktis.....	9
2.1 Bagi masyarakat umum	9
2.2 Bagi akademisi	10
E. Metode Penulisan	10
1. Metode Pendekatan	10
2. Jenis dan Sumber Bahan Hukum.....	11
3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum.....	13
4. Teknik Analisa Bahan Hukum	14
5. Pengambilan Kesimpulan	14
F. Definisi Operasional	15
G. Sistematika Penulisan	15

BAB II TINJAUAN UMUM WILAYAH UDARA INDONESIA, PESAWAT UDARA DAN PENGATURANNYA DALAM HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL

A. Wilayah Udara Nasional Indonesia	17
1. Pengertian Wilayah Udara.....	17
2. Konsep Wilayah Udara Indonesia.....	20
3. Wilayah Udara Indonesia	24
4. Pelanggaran Dan Ancaman Wilayah Udara	28
4.1 Pengertian Ancaman Pelanggaran Wilayah Udara.....	28
4.2 Bentuk-Bentuk Ancaman Pelanggaran Wilayah - Udara Indonesia	29

B. Kedaulatan Negara Di Ruang Udara	30
1. Kedaulatan Negara Di Ruang Udara	30
1.1 Konvensi Paris 1919	31
1.2 Konvensi Chicago 1944	32
1.3 Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 25 A Hasil - Amandemen ke II	35
1.4 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS	36
1.5 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang – Penerbangan	36
2. Batas Kedaulatan Di Wilayah Udara.....	37
2.1 Batas Ruang Udara Secara Horisontal.....	38
2.2 Batas Ruang Udara Secara Vertikal	38
C. Pesawat Udara	40
1. Konvensi Paris 1919.....	40
2. Konvensi Chicago 1944	42
3. Konvensi Jenewa 1958.....	42
4. Konvensi PBB Tentang Hukum Laut 1982.....	43
5. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 - Tentang Penerbangan	44

BAB III ANALISA PELANGGARAN WILAYAH UDARA INDONESIA OLEH F-18 AS DAN UPAYA ANTISIPASINYA DITINJAU DARI KONVENSI CHICAGO 1944 DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 15 TAHUN 1992 TENTANG PENERBANGAN

A. Tinjauan Umum Tentang Kasus Bawean	45
1. Kronologis Terjadinya Kasus Bawean.....	45
2. Pengintaian Secara Visual Oleh B-737 Patroli Maritim.....	52
3. Alasan Identifikasi Visual	53
4. Tindak Lanjut Dan Klarifikasi.....	54
5. Hasil Analisa	58
B. Analisa Kasus Bawean Ditinjau Dari Konvensi - Chicago 1944.....	60
C. Analisa Kasus Bawean Ditinjau Dari Undang-Undang - Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan	84
D. Antisipasi Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara	101

BAB IV KESIMPULAN

A. KESIMPULAN	104
B. SARAN.....	107

DAFTAR PUSTAKA	110
-----------------------------	------------

LAMPIRAN	111
-----------------------	------------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	62
Gambar 2	64
Gambar 3	65



ABSTRAKSI

Puspita Sari Mumpuni, Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, *Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia Oleh Pesawat F-18 AS Ditinjau Konvensi Chicago 1944 Dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan*, Nurdin, SH, MHum ; Setyo Widagdo, SH, MHum.

Dalam penulisan skripsi ini penulis membahas tentang masalah kasus pelanggaran wilayah udara oleh F-18 AS yang terjadi di Pulau Bawean ditinjau dari Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, karena berkaitan dengan kedaulatan negara Indonesia yang wajib ditegakkan dan dijaga dari setiap gangguan dan ancaman pihak asing. Penulis berusaha pula untuk memberikan pemikiran mengenai antisipasi yang sekiranya dapat digunakan untuk menangkal kemungkinan terjadinya pelanggaran yang serupa karena kondisi wilayah udara yang demikian luas sehingga rawan dengan bentuk-bentuk pelanggaran wilayah udara Indonesia oleh negara asing.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif yang mengkaji tentang pelanggaran wilayah udara Indonesia yang dilakukan oleh F-18 AS di atas wilayah udara perairan Pulau Bawean. Metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif dengan mengkaji dan menganalisa peraturan yang ditetapkan secara yuridis terhadap kasus yang ada. Kemudian seluruh bahan hukum yang ada baik bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier dianalisa secara deskriptif analitis.

Berdasarkan hasil penelitian terhadap sumber hukum yang ada penulis memperoleh jawaban atas permasalahan yang ada bahwa pesawat F-18 milik AS telah melanggar ketentuan Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Adapun pelanggaran yang telah dilakukan oleh pesawat F-18 ini antara lain : 1) Penerbangan yang dilakukan oleh pesawat F-18 Hornet AS telah memasuki wilayah udara kepulauan Indonesia dan dilakukan tanpa ijin dan persetujuan dari Negara Indonesia, 2) Tidak menaati ketentuan ICAO untuk melapor keberadaannya kepada ATC setempat, 3) Pesawat F-18 telah melakukan manuver yang dapat dikategorikan manuver latihan perang-perangan sehingga mengganggu jalur, penerbangan sipil yang berada di wilayah penerbangan sipil internasional lainnya, dan 4) Adanya perbedaan pendapat mengenai pemberlakuan hukum internasional mengenai pelayaran dan penerbangan di suatu wilayah perairan suatu negara.

Antisipasi yang dapat diupayakan oleh pemerintah Indonesia antara lain : 1) Mengadakan konsultasi informal secara bilateral dengan negara Amerika dan dengan negara lain, 2) Melakukan penyempurnaan terhadap ketentuan Peraturan Pemerintah yang mengatur mengenai pelaksanaan hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam hak lintas alur laut kepulauan, 3) Meningkatkan kemampuan Pertahanan Udara dengan melengkapi unsur-unsur Pertahanan Udara, 4) Meningkatkan sistem pengawasan berupa *Maritime Air Surveillance* untuk mencakup wilayah perairan dan kepulauan Indonesia yang sangat luas, 5) Perlu adanya koordinasi yang baik dan teratur di antara instansi terkait dan 6) Pemerintah bersama-sama dengan DPR diharapkan dapat melanjutkan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992.

Menyikapi fakta-fakta tersebut di atas, maka perlu kiranya dilakukan penataan ulang ruang Indonesia, pengelolaan ruang udara nasional secara profesional dan menyeluruh, pembangunan sistem keamanan perbatasan yang memadai dan solid, peningkatan kemampuan TNI AU dan adanya konfirmasi secara bilateral dengan negara lain mengenai alur laut kepulauan Indonesia.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Bagi pembentukan suatu negara yang merupakan subyek hukum internasional diperlukan unsur-unsur konstitutif sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Montevideo 1933 mengenai hak-hak dan kewajiban-kewajiban negara yaitu penduduk yang tetap, wilayah tertentu, pemerintah dan kedaulatan. Pasal 1 tersebut menyebutkan tentang karakteristik-karakteristik negara sebagai pribadi hukum internasional yang harus memiliki syarat-syarat penduduk yang tetap, wilayah tertentu, pemerintah dan kemampuan untuk melakukan hubungan-hubungan dengan negara lain.¹

Adanya wilayah bagi suatu negara merupakan unsur yang mutlak. Mengenai persyaratan luas wilayah suatu negara tidak ditetapkan dalam hukum internasional. Dalam hal ini tanpa ada wilayah maka pribadi hukum tersebut bukan merupakan negara. Sedangkan *Shaw* menyebutkan bahwa wilayah suatu negara bukan menunjuk pada kedaulatan, tetapi tanpa ada wilayah maka tidak akan ada kedaulatan negara. Wilayah suatu negara terdiri dari daratan, lautan dan udara di atasnya.

Priyatna Aburrasyid berpendapat bahwa bentuk dimensi wilayah negara harus praktis, geografis dan teoritis nasional, karena negara merupakan suatu

¹ J.G. Starke Penerjemah Iriana Djajaatmadja. 1995. *Pengantar Hukum Internasional Edisi Ke X*. Sinar Grafika. Jakarta. Hal. ke 127

kesatuan politis sehingga tidak dapat dipisahkan.² **Hans Kelsen** menyatakan bahwa teritorial suatu negara sebagai negara sebagai ruang lingkup validitas teritorial dari tata hukum nasional, bukanlah suatu bidang datar melainkan ruang berdimensi tiga. Validitas dan efektivitas tata Hukum Nasional meluas bukan hanya ke arah lebar dan panjangnya melainkan juga ke arah kedalaman dan ketinggian. Ruang di atas dan di bawah bidang datar ini secara hukum termasuk ke dalam negara itu sepanjang jangkauan kekuasaannya yang bersifat memaksa, dan itu berarti sepanjang jangkauan efektivitas hukum dari tata hukum nasional.

Ruang udara telah diakui sebagai kelanjutan alamiah dari wilayah daratan dan wilayah lautan atau merupakan bagian yang tidak terpisahkan. Teori *contiguity* yang dikemukakan oleh **C. Berezowsky** dan **J.C. Cooper** menyatakan daratan dan ruang udara di atasnya yang dapat dipakai merupakan satu kesatuan unit sosial dan merupakan kesatuan bidang utama yang digunakan untuk beraktivitas umat manusia.³

Wilayah udara sebagai wilayah dimensi yang tidak terpisahkan dari dimensi darat dan laut, mempunyai arti yang sangat penting bagi kepentingan nasional. Di dalam wilayah udara suatu negara terkandung aspek hukum, politik, ekonomi maupun pertahanan dan keamanan sehingga perlu adanya pengaturan wilayah udara yang jelas dan tegas sebagai kebutuhan mutlak bagi suatu negara.

² Yuwono Agung Nugroho. 2006. *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*. Bumi Intitama Sejahtera. Jakarta. Hal. 38-41

³ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 16-17

Pada awalnya banyak yang berpendapat bahwa ruang udara mempunyai status yang analog dengan laut yaitu kedaulatan negara atas ruang udara di atasnya dengan ketinggian tertentu dan selanjutnya berlaku rejim kebebasan di laut bebas.

Hal ini kemudian tercermin dalam *Paris Convention for the Regulation of Aerial Navigation* tahun 1919 yang mengakui kedaulatan penuh negara di ruang udara atas wilayah daratan dan wilayah laut teritorialnya. Pada awalnya kedaulatan negara tidak ditetapkan batas jaraknya secara vertikal (*usque ad coelum*).

Hal ini kemudian diperdebatkan oleh para ahli selama bertahun-tahun. Salah satu ahli hukum udara yaitu **Gerard Von Glahn** mengemukakan teori mengenai kedaulatan udara di atas wilayah suatu negara, yaitu :

1. Berlakunya kebebasan penuh di ruang udara seperti di lautan bebas.
2. Yurisdiksi teritorial di ruang udara sampai 1000 kaki di atas bumi dengan status ruang udara di atasnya yang bebas seperti di laut bebas.
3. Seluruh ruang udara di atas negara tanpa adanya batas ketinggian dianggap sebagai ruang udara nasional dengan memberikan hak lintas kepada semua pesawat udara yang terdaftar di negara-negara sahabat.
4. Kedaulatan mutlak dan tanpa batas atas ruang udara nasional yang tanpa batas ketinggian.⁴

Berdasarkan praktek dan perkembangan yang terjadi selama Perang Dunia I maka statue ruang udara internasional menjadi jelas yaitu negara-negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif terhadap ruang udara di atas

⁴ Boer Mauna. 2003. *Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. PT Alumni. Bandung. Hal. 379

wilayah daratan dan laut wilayah. Pada hukum udara tidak ada hak lintas damai melalui ruang udara nasional. Yang ada hanyalah pemberian ijin untuk melakukan lintas damai wilayah udara baik secara uniteral atau berdasarkan perjanjian bilateral maupun melalui konvensi-konvensi multilateral kepada pesawat udara asing.⁵

Dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menyebutkan bahwa: “*Setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif pada ruang udara di atas wilayahnya.*” Ruang udara menurut Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1944 menggambarkan satu kesatuan wilayah yang utuh dan menyeluruh dengan bentuk dimensi yang lain baik itu daratan maupun lautan.

Penegasan tentang kedaulatan negara atas wilayah udara terdapat pula di dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yaitu pada Pasal 4 yang menyatakan bahwa negara Indonesia berdaulat penuh atas wilayah udaranya. Selain itu dicantumkan pula dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang meliputi juga ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Dengan demikian maka jelaslah konsep dan status hukum wilayah udara nasional kita yaitu seluas laut teritorial, 12 mil diukur dari garis-garis pangkal. Dan proyeksi kedaulatan ini merupakan ruang udara nasional yang mempunyai sifat mutlak dan tidak mengenal perkecualian.

Akan tetapi dengan diterimanya Negara Indonesia sebagai negara kepulauan berdasarkan UNCLOS 1982, hal ini diikuti dengan konsekuensi logis bagi Indonesia untuk menyediakan fasilitas alur laut yang memotong laut

⁵ Boer Mauna. *Op. Cit.* Hal. 380

teritorial dari batas ZEE ke batas ZEE lainnya guna menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia bagi pengguna umum. Ketentuan tersebut termasuk ruang udara di atasnya.

Konsekuensi Indonesia untuk menyediakan alur laut kepulauan (*Archipelagic Sea Lane Passage*) dan rute penerbangan di atasnya, untuk keperluan lintas kapal dan pesawat udara asing sesuai dengan Pasal 53 Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982 yang mana telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985.

Dengan demikian kedaulatan Negara Indonesia yang penuh dan utuh di ruang udara di atas perairan kepulauan mengandung perkecualian yaitu dengan terdapatnya rejim ruang udara di atas Alur Laut Kepulauan (ALK) yang memberikan hak lintas bagi pesawat udara asing tanpa ijin, dengan pengecualian hal ini tidak berlaku di wilayah daratan dan dengan catatan ruang udara dengan jarak 25 mil laut sebelah kiri dan kanan alur tersebut (koridor udara selebar 50 mil laut/90 km) juga bebas digunakan pesawat udara siapa saja seperti di wilayah udara bebas.

Pelaksanaan Alur Laut Kepulauan dan rute penerbangan ini diatur dalam Pasal 53 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 sedangkan di Indonesia diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan di alur laut yang telah ditetapkan.

Permasalahan yang timbul adalah adanya negara lain yang tidak atau belum mengakui alur laut kepulauan sebagaimana yang telah disediakan oleh pemerintah Indonesia. Dengan belum diterimanya penetapan ALKI (Alur Laut

Kepulauan Indonesia) oleh masyarakat internasional tentunya akan menimbulkan masalah tersendiri bagi negara kepulauan seperti Indonesia terutama dengan adanya kemungkinan penyalahgunaan jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia oleh negara tertentu yang ingin melanggar kedaulatan negara Indonesia atas wilayahnya.

Penyalahgunaan tersebut dikarenakan mereka bisa menggunakan celah hukum yang terdapat pada Pasal 53 (12) UNCLOS yaitu menggunakan alur laut dan rute penerbangan di atasnya yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional yang sifatnya sama dengan alur bebas yaitu tanpa ijin dari negara pemilik kedaulatan. Selain itu, adanya kesamaan sifat itu adalah status operasi “*Normal Mode*” bagi kapal perang atau armada, dengan sehingga mereka diperkenankan untuk menerbangkan pesawat tempurnya.

Penyediaan alur laut kepulauan bagi rute penerbangan yang sifatnya bebas dan tanpa perlunya ijin dari negara pemilik kedaulatan tentunya bisa menimbulkan permasalahan tersendiri terutama bagi pesawat yang masuk kategori pesawat tidak berjadwal termasuk di dalamnya pesawat udara negara seperti pesawat F-18 AS yang melakukan penerbangan dan manuver di Pulau Bawean yang sebelumnya tidak mengontak *air traffic controller* (ATC) terdekat di Surabaya, hal ini sangat membahayakan bagi penerbangan sipil.

Selain itu, sifat bebasnya alur laut kepulauan untuk digunakan oleh pesawat udara militer tanpa perlu ijin negara pemilik kedaulatan itu jelas bertentangan dengan Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan penerbangan internasional tidaklah bebas dipakai pesawat negara lain tanpa ijin karena akan berdampak pada jalur penerbangan sipil.

Marsekal Muda TNI Wresniwiro (Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional) menyatakan bahwa masuknya pesawat dan kapal tersebut ke dalam wilayah udara dan laut Indonesia seharusnya menghormati pula pada etika internasional antara lain harus melapor ke ATC setempat demi keamanan penerbangan sipil dan juga tidak diperbolehkan melakukan tindakan yang mengancam negara yang dilalui atau membuat manuver untuk latihan perang atau tindakan lainnya yang melanggar kedaulatan negara yang dilaluinya.⁶

Pelayaran armada US Navy di Laut Jawa digolongkan dalam pelayaran yang sifatnya lintas damai atau “*innocent passage*” sehingga pesawat yang merupakan bagian dari kapal perang atau armada tidak diperkenankan terbang ataupun melakukan manuver-manuver. Dan inilah yang dilakukan oleh pesawat F-18 yang merupakan bagian armada pelayaran tersebut.⁷

Penulis menganalisa dan membahas kasus pelanggaran wilayah udara oleh F-18 AS yang terjadi Bawean pada tanggal 3 Juli 2003 ditinjau dari Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, karena berkaitan dengan kedaulatan negara Indonesia yang wajib ditegakkan dan dijaga dari setiap gangguan dan ancaman. Penulis berusaha pula untuk memberikan antisipasi yang sekiranya bisa digunakan untuk menangkal kemungkinan terjadinya pelanggaran yang serupa. Antisipasi ini diperoleh dari kelemahan-kelemahan yang terdapat dalam pelaksanaan penegakan kedaulatan Negara Indonesia di wilayah udaranya. Diharapkan dengan adanya antisipasi ini dapat kita minimalisasikan tindakan pelanggaran wilayah udara di wilayah

⁶ Editor Wresniwiro. 2004. *Insiden Di Atas Bawean*. AK Group. Yogyakarta. Hal. 146

⁷ Chappy Hakim. 2004. *Penegakan Kedaulatan Atas Wilayah Udara Nasional. Angkasa Cendikia Edisi 1 April 2004*. Dinas Penerangan Angkatan Udara. Jakarta. Hal. 4-5

kedaulatan Indonesia atas ruang udaranya. Dan untuk itulah penulis menuangkannya dalam judul yaitu:

“PELANGGARAN WILAYAH UDARA INDONESIA OLEH PESAWAT F-18 AS DITINJAU KONVENSI CHICAGO 1944 DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 15 TAHUN 1992 TENTANG PENERBANGAN”

B. Rumusan Masalah

1. Mengapa penerbangan pesawat F-18 Hornet AS di wilayah udara Pulau Bawean digolongkan sebagai tindakan pelanggaran wilayah udara Indonesia?
2. Apa antisipasi yang dapat diupayakan oleh pemerintah Indonesia agar kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia seperti kasus Bawean ini tidak terulang kembali?

C. Tujuan Penulisan

1. Untuk menganalisa pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat F-18 Hornet AS di atas wilayah udara Pulau Bawean berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.
2. Memberikan pemikiran tentang antisipasi yang dapat diupayakan oleh pemerintah Indonesia agar kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia seperti kasus Bawean ini tidak terulang kembali di masa yang akan datang.

D. Manfaat Penulisan

1. Manfaat Teoritis

- 1.1 Menjadikan penelitian ini sebagai wacana pengembangan ilmu yang mempelajari kedaulatan Negara Indonesia atas wilayah udaranya.
- 1.2 Memberikan inspirasi bagi semua kalangan untuk lebih mengkaji dan menganalisa tentang pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat-pesawat AS di atas wilayah udara Pulau Bawean.
- 1.3 Menjadi bahan analisa hukum bagi siapapun yang memperhatikan masalah pelanggaran dari keberadaan pesawat-pesawat AS di atas Pulau Bawean ditinjau dari Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan.

2. Manfaat Praktis

2.1 Bagi masyarakat umum

- 2.1.1 Memberikan pengetahuan kepada masyarakat mengenai keberadaan pesawat-pesawat AS di atas Pulau Bawean yang melanggar kedaulatan Negara Indonesia atas wilayah udaranya.
- 2.1.2 Memberikan pandangan kepada masyarakat tentang tindakan yang seharusnya dan sebaiknya diambil Negara Indonesia terhadap keberadaan pesawat-pesawat AS di Pulau Bawean dalam menjaga kedaulatan Negara Indonesia atas wilayah udaranya.

2.2 Bagi akademisi

- 2.2.1 Menjadi wacana bagi pengembangan pengetahuan mengenai kedaulatan wilayah udara Indonesia dan pelanggaran yang dilakukan oleh pihak asing di dalam wilayah udara Indonesia.
- 2.2.2 Membuka pengetahuan mengenai masalah keberadaan pesawat-pesawat AS di atas Pulau Bawean dan pelanggaran yang dilakukan pesawat-pesawat tersebut ditinjau dari Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

E. Metode Penulisan

Pada umumnya pengumpulan data bertujuan untuk menentukan sesuatu serta mengembangkan dan menguji akan suatu kebenaran dari suatu ilmu pengetahuan, yaitu dengan metode ilmiah. Oleh karena itu, untuk menemukan jawaban-jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya terhadap masalah-masalah yang dikemukakan dalam skripsi ini, penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut :

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan adalah metode yuridis normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan mempelajari permasalahan dilihat dari segi hukumnya, meneliti bahan pustaka dan menelaah sumber data sekunder.

Penulis menggunakan pendekatan ini dengan tujuan untuk lebih mendalami permasalahan keberadaan dan pelanggaran yang dilakukan

oleh pesawat-pesawat AS ditinjau dari Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Selain itu, penulis mencoba untuk menemukan pemikiran yang dapat digunakan untuk mengantisipasi terjadinya tindakan-tindakan pelanggaran yang serupa.

2. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data sekunder. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh dari dokumentasi dengan maksud untuk mencari, memeriksa dan mempelajari dokumentasi yang berhubungan dengan masalah yang menjadi objek penelitian.⁸ Sumber bahan hukum sekunder meliputi :

1. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer adalah bahan yang isinya mengikat⁹ karena dikeluarkan oleh pemerintah atau badan atau organisasi internasional.

Bahan hukum primer terdiri dari :

a. Aturan perundang-undangan internasional

1. Konvensi Paris Tahun 1919 tentang Convention Relating To The Regulation Of Aerial Navigation
2. Konvensi Havana Tahun 1928 tentang Convention On Commercial Civil Aviation
3. Konvensi Montevideo Tahun 1933 tentang Hak-hak Dan Kewajiban-kewajiban Negara

⁸ Muladi. 2001. *Metode Riset*. BPFE. Yogyakarta. Hal. 45

⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 1995. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Raja Grafindo Persada. Jakarta. Hal. 13

4. Konvensi Chicago Tahun 1944 tentang Convention On International Civil Aviation
 5. Konvensi Hukum Jenewa Tahun 1958 tentang Convention On The High Seas
 6. Konvensi PBB Tahun 1982 tentang United Nations Convention On The Law Of Seas
- b. Aturan perundang-undangan nasional
1. Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 25 A Hasil Amandemen ke II
 2. Ordonansi Laut Teritorial dan Maritim tahun 1929
 3. Deklarasi Djuanda Tahun 1957 tentang Perairan Teritorial Indonesia
 4. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Laut Teritorial Indonesia
 5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982
 6. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan
 7. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
 8. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan
 11. Rancangan Undang-Undang tentang Pengelolaan Ruang Udara Nasional

2. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang isinya membahas bahan primer. Bahan hukum sekunder terdiri dari :¹⁰

- a. Buku-buku literature,
- b. Artikel,
- c. Laporan penelitian dan karya tulis ilmiah yang berkaitan dengan masalah pelanggaran wilayah udara Indonesia yang dilakukan oleh pesawat-pesawat AS.

3. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum tersier. Bahan hukum tersier terdiri dari :

- a. Kamus (ensiklopedia),
- b. Kamus hukum,
- c. Sumber lainnya yang bisa digunakan untuk melengkapi sumber hukum primer maupun sumber hukum sekunder.¹¹

3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Dari berbagai informasi serta data yang diperoleh dalam penelitian tersebut, kemudian dianalisa dengan menggunakan teknik analisa isi atau *content analysis*. Analisa dengan cara *content analysis* berarti penulis dalam hal ingin menganalisis mengenai keberadaan pesawat-pesawat AS di atas Pulau Bawean ditinjau secara normatif yaitu berupa peraturan

¹⁰ Burhan Ashshofa. 2001. *Metode Penulisan Hukum*. Rineka Cipta. Jakarta. Hal. 103-104

¹¹ Amiruddin dan Zainal Asikin. 2004. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Grafindo Persada. Jakarta. Hal. 32

hukum yang mengaturnya baik dalam hukum internasional maupun hukum nasional terhadap keberadaan pesawat itu apakah melanggar atau tidak melanggar kedaulatan wilayah udara Indonesia yang kemudian dikaitkan dengan bahan-bahan hukum lainnya untuk memperoleh kesimpulan secara akurat dan efektif.

4. Teknik Analisa Bahan Hukum

Analisa bahan hukum yang digunakan adalah analisa kualitatif dengan menggunakan teknik deskriptif analitis. Analisa data kualitatif adalah data yang tidak menggunakan data statistik, melainkan berupa gambaran secara menyeluruh mengenai permasalahan keberadaan pesawat-pesawat AS di atas Pulau Bawean apakah melanggar atau tidak melanggar kedaulatan wilayah udara Indonesia dengan menganalisisnya menurut ketentuan yang dirumuskan dalam pasal-pasal Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Sedangkan yang dimaksud dengan teknik deskriptif analitis adalah teknik analisa dengan menggunakan cara yaitu memberikan gambaran-gambaran dan penjabaran masalah yang ada dengan didasarkan pada bahan atau data baik berupa bahan primer, bahan sekunder dan bahan tersier.

5. Pengambilan Kesimpulan

Dari bahan hukum sekunder yang diperoleh baik dari sumber hukum primer, sumber hukum sekunder dan sumber hukum tersier, maka untuk mengambil kesimpulan penulis menggunakan metode induktif, yaitu metode dengan menggunakan pengambilan kesimpulan dari hal-hal yang bersifat khusus ke hal-hal yang bersifat umum.

F. Definisi Operasional

1. Pelanggaran Wilayah Udara

Pelanggaran wilayah udara adalah suatu keadaan, di mana pesawat terbang dari suatu negara baik yang berupa pesawat terbang sipil ataupun pesawat terbang militer yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa ijin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki.

2. Pesawat

Pesawat adalah setiap alat yang dapat terbang karena daya angkat dari reaksi udara (Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992).

3. Penerbangan

Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait (Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan).

G. Sistematika Penulisan

Agar penulisan hukum ini dapat tersusun dengan baik, sistematis, mudah dimengerti dan akhirnya dapat diambil suatu kesimpulan yang menyeluruh, maka penulisan ini menggunakan sistematika sebagai berikut :

BAB I Merupakan Bab Pendahuluan yang akan menguraikan latar belakang masalah dan alasan pemilihan judul, yang kemudian diangkat, tujuan dan manfaat penelitian, dilanjutkan pula dengan uraian mengenai metode penelitian, definisi operasional, dan terakhir memuat

sistematika penulisan yang membahas pokok-pokok bahasan dari tiap-tiap bab dalam penulisan hukum ini.

BAB II Bab ini menguraikan Tinjauan Umum terhadap wilayah udara Indonesia, pesawat udara dan pengaturannya dalam hukum internasional dan hukum nasional yang merupakan kerangka dasar teori untuk dapat mengadakan analisa pada bab berikutnya. Pada bab ini penulis menguraikan tentang tinjauan umum tentang wilayah udara nasional Indonesia, kedaulatan negara di ruang udara dan pesawat udara.

BAB III Bab ini memberikan Pembahasan atas permasalahan pokok dalam penulisan hukum ini. Pertama penulis membahas tentang kronologis kasus Bawean. Kemudian dilanjutkan dengan analisa yuridis normatif terhadap kasus Bawean ditinjau dari Konvensi Chicago 1944 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Untuk selanjutnya dibahas pula antisipasi yang dapat diupayakan oleh pemerintah Indonesia agar kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia seperti kasus Bawean ini tidak terulang kembali di masa yang akan datang.

BAB IV Bab ini merupakan Bab Penutup yang menguraikan secara singkat mengenai kesimpulan akhir berupa jawaban atas permasalahan dan diakhiri dengan saran-saran yang didasarkan atas hasil keseluruhan sebagai alternatif pemecahan masalah.

BAB II

TINJAUAN UMUM WILAYAH UDARA INDONESIA, PESAWAT UDARA DAN PENGATURANNYA DALAM HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL

A. Wilayah Udara Nasional Indonesia

1. Pengertian Wilayah Udara

Salah satu dari unsur negara sebagaimana yang tercantum dalam Konvensi Montevideo 1933 adalah terdapatnya unsur *territory* atau wilayah. Yang dimaksud dengan wilayah yang tetap adalah suatu wilayah yang dimukimi oleh penduduk dari negara itu. Agar wilayah itu dapat dikatakan tetap atau pasti sudah tentu harus pasti batas-batasnya.¹²

Sebagaimana diketahui menurut hukum internasional wilayah negara terdiri dari tiga matra yaitu darat, laut dan udara. Bila wilayah laut merupakan perluasan daripada wilayah daratan, maka wilayah udara suatu negara mengikuti batas-batas wilayah negara di darat dan di laut.¹³

Indonesia sebagai negara kepulauan berdasarkan ketentuan UNCLOS Ke III 1982 maka Indonesia memiliki wilayah daratan, lautan dan udara yang disesuaikan dengan kondisinya sebagai negara kepulauan adapun pengaturannya sebagai berikut :¹⁴

- a. Setiap negara berhak menetapkan lebar dari laut teritorialnya sampai batas ke 12 mil laut dari garis pangkal laut (*coastal baseline*). Batas ke

¹² T. May Rudy. *Op. Cit.* Hal. 24

¹³ Boer Mauna. 2003. *Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. PT Alumni. Bandung. Hal. 379

¹⁴ Chairul Anwar. 1989. *Hukum Internasional Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum laut 1982*. Djambatan. Jakarta. Hal. 20-23

luar dari zona ini ditentukan sebagai suatu garis dimana setiap titiknya berada pada titik yang terdekat dari garis batas yang sama dengan lebar laut teritorial,

- b. Garis pangkal untuk mengukur laut teritorial biasanya dimulai dari garis pasang surut sepanjang pantai,
- c. Kedaulatan negara pantai menyambung keluar dari wilayah daratan dan perairan pedalaman atau perairan kepulauannya ke kawasan laut yang disebut dengan laut teritorial. Kedaulatan ini menyambung ke ruang udara di atas laut teritorial, demikian pula ke dasar lautan dan tanah di bawahnya, serta negara-negara akan melaksanakan kedaulatannya di atas laut teritorial dengan memperhatikan Konvensi ini dan aturan-aturan lain dari hukum internasional.
- d. Untuk menetapkan lebar laut teritorial negara kepulauan dapat menarik garis lurus garis dasar kepulauan sampai 100 mil laut yang menghubungkan titik-titik paling luar dan batu karang selama ratio air dan daratan di dalam garis-garis tersebut tidak melebihi 9 berbanding 1, dengan ketentuan bahwa kawasan yang diperoleh tidak memotong negara lain dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif.

Wilayah udara nasional adalah ruang udara yang berada di atas daratan dan laut wilayah yang telah ditetapkan secara hukum dan diakui oleh masyarakat internasional. Mengacu pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 "*bahwa setiap negara berkedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atasnya*". Sedangkan wilayah udara itu sendiri didefinisikan sebagai ruang udara di atas bagian daratan dan perairan teritorial yang

berada di bawah kekuasaan kedaulatan, perlindungan atau mandat dari negara.

Di ruang udara tersebut suatu negara mempunyai hak dan kewenangan, baik yang terkait dengan pemanfaatan untuk kepentingannya maupun untuk menjaga dari berbagai kemungkinan yang dapat menganggunya sebagai wujud daripada penegakan kedaulatan.¹⁵

Wilayah udara sebagai wilayah dimensi yang tidak terpisahkan dari dimensi darat dan laut, mempunyai arti yang sangat penting bagi kepentingan nasional. Di dalam wilayah udara suatu negara terkandung aspek hukum, politik, ekonomi maupun pertahanan dan keamanan. Oleh karena itu, pengaturan wilayah udara yang jelas dan tegas adalah kebutuhan mutlak bagi suatu negara.¹⁶

Pemerintah sebagai organ negara mengemban kepentingan negara yang esensial, seperti masalah kedaulatan negara di ruang udara, keamanan dan penegakan hukum di ruang udara, keselamatan negara dan kegiatan lain yang memanfaatkan ruang udara.

Berkaitan dengan kedaulatan Indonesia terhadap wilayah udaranya maka dapat kita ambil kesimpulan bahwa wilayah udara Indonesia seluas wilayah daratan dan wilayah laut hingga batas-batasnya. Dan atas wilayah udara tersebut terdapat prinsip bahwa :

1. Negara-negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif,

¹⁵ Chappy Hakim. 2004. *Penegakan Kedaulatan Atas Wilayah Udara Nasional : Angkasa Cendikia Edisi 1 April 2004*. Dinas Penerangan Angkatan Udara. Jakarta. Hal. 1

¹⁶ Chappy Hakim. *Op. Cit.* Hal. 13

2. Suatu negara bebas untuk mengatur dan bahkan melarang pesawat asing terbang di atas wilayahnya dan tiap-tiap penerbangan yang tidak diijinkan merupakan pelanggaran terhadap kedaulatan teritorial negara di bawahnya.

Sebagai akibat diakuinya prinsip kedaulatan yang utuh dan penuh di ruang udara di atas wilayah teritorial suatu negara maka setiap negara mempunyai hak antara lain :¹⁷

1. Mengijinkan atau menolak memberi ijin terhadap semua penerbangan internasional yang memasuki wilayah teritorialnya,
2. Menentukan peraturan-peraturan, keadaan dan pembatasan dalam pelaksanaan penerbangan di atas wilayahnya yang dianggap tetap,
3. Menetapkan dan jika diperlukan melaksanakan wewenang dan menerapkan hukum di wilayah teritorialnya baik terhadap pesawat udara nasional maupun bagi pesawat udara asing.

2. Konsep Wilayah Udara Indonesia

Ordonansi Laut Teritorial dan Maritim 1929 menetapkan bahwa masing-masing pulau Indonesia memiliki laut selebar tiga mil, dan perairan di luar laut teritorial merupakan laut bebas. Sebagai konsekuensinya, kebebasan laut lepas (*freedom of the seas*) yang dicanangkan oleh *Grotius* 350 tahun yang lalu berlaku di wilayah laut yang saat ini merupakan perairan nusantara.

Untuk mengatasi masalah tersebut, pemerintah Indonesia memerlukan konsep yang dalam jangka pendek dapat mengamankan

¹⁷ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 79-80

keutuhan wilayah dan suatu konsep pembangunan yang dalam jangka panjang dapat mewujudkan kesatuan nasional Indonesia. Konsep negara kepulauan sebagai konsep teritorial dirumuskan di dalam Deklarasi Djuanda tahun 1957 tentang Perairan Teritorial Indonesia.

Ketika Konferensi Hukum Laut tahun 1958 gagal untuk mencapai kesepakatan tentang lebar laut teritorial, pemerintah Indonesia mengambil suatu keputusan politik untuk membuat Deklarasi Djuanda 1957 menjadi undang-undang. Pada tahun 1960, pemerintah mengundang Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Laut Teritorial Indonesia.¹⁸

Dengan adanya Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tersebut, perairan laut yang terletak di antara pulau-pulau bukan lagi merupakan penghalang bagi kesatuan wilayah kepulauan, perairan tersebut merupakan faktor pengikat yang menyatukan pulau-pulau sebagai satu kesatuan wilayah nasional Indonesia. Padahal, prinsip negara kepulauan yang dinyatakan oleh Indonesia tersebut merupakan tindakan sepihak yang masih memerlukan pengakuan internasional. Pemerintah Indonesia masih berusaha untuk memperoleh pengakuan internasional tersebut melalui perjanjian-perjanjian bilateral dengan negara-negara tetangga.

Untuk memperkuat pengakuan internasional atas prinsip negara kepulauan, Indonesia berusaha mengurangi konflik kepentingan dengan negara-negara maritim melalui pengakuannya atas hak-hak lintas damai bagi kapal-kapal asing di perairan Indonesia. Setelah melalui proses

¹⁸ Tommy H. Purwaka. 1993. *Pelayaran Antar Pulau Indonesia Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran*. Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum Dan Pembangunan Bekerjasama Dengan Bumi Aksara. Jakarta. Hal. 21-23

perundingan yang memakan waktu yang cukup lama akhirnya di dalam Konferensi Hukum Laut III, prinsip negara kepulauan disetujui untuk dimasukkan dalam Konvensi Hukum Laut 1982.

Dengan demikian, prinsip negara kepulauan diakui dan diterima keberadaannya secara internasional. Konsep teritorial ini dimaksudkan untuk menyatukan tanah, air, udara serta penduduk dalam satu konsep negara yaitu Negara Indonesia.¹⁹

Sebelum Perang Dunia I (1914-1918) satu-satunya hak yang telah dimuat dalam perjanjian secara universal adalah bahwa ruang udara di atas laut lepas dan di atas wilayah yang tidak bertuan sama sekali bebas dan terbuka. Berkaitan dengan ruang udara di atas wilayah yang dikuasai dan di atas perairan yang tunduk pada kedaulatan negara, terdapat sejumlah teori yang beragam. Setelah pecahnya Perang Dunia I dan adanya alasan darurat praktis, dianggap bahwa satu-satunya teori yang diterima oleh semua negara adalah teori negara kolong (*subjacent state*) atas ruang udara adalah tidak terbatas yaitu *usque ad coelum*.

Teori ini dipakai dan dikukuhkan tidak hanya oleh pihak-pihak yang berperang, tetapi juga oleh negara-negara netral. Teori tersebut dinyatakan dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 tentang Pengaturan Navigasi Udara, dimana para peserta perjanjian mengakui bahwa setiap negara memiliki “kedaulatan lengkap dan eksklusif” atas ruang udara di atas wilayahnya dan perairan teritorialnya. Hal ini pun dipertegas dengan ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.

¹⁹ Tommy H. Purwaka. *Op. Cit.* Hal. 24

Demikian juga tentang status ruang udaranya yang tertera pada Pasal 46 Konvensi tersebut. Hal ini ditegaskan di dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yaitu pada Pasal 4 yang menyatakan bahwa negara Indonesia berdaulat penuh atas wilayah udaranya. Hal ini tercantum pula dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang meliputi juga ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Perwujudan kedaulatan yang penuh dan utuh di ruang udara di atas wilayah teritorial adalah :²⁰

1. Pemerintah Republik Indonesia berhak mengendalikan secara penuh ruang udara nasionalnya,
2. Tidak satupun pesawat ruang udara asing baik sipil maupun militer diperbolehkan menggunakan ruang udara nasional Indonesia, kecuali setelah mendapat ijin atau telah diatur dalam suatu perjanjian internasional antara pemerintah Republik Indonesia dengan negara lain, baik secara bilateral maupun multilateral.

Kita ketahui bahwa secara geografis wilayah udara Indonesia berada di atas daratan dan lautan yang terbentang dari 95° BT dan 141° BT serta mulai dari 6° LU hingga 11° LS, dengan batas-batas yang demikian ruang udara Indonesia tergambar sebagai dimensi ruang yang sangat luas (5.193.252 km²).²¹

²⁰ Chappy Hakim. *Op. Cit.* Hal. 2

²¹ Yuwono Agung Nugroho. 2006. *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*. Bumi Intitama Sejahtera. Jakarta. Hal. 40

Dengan demikian maka jelaslah konsep dan status hukum wilayah udara nasional kita yaitu seluas laut teritorial yaitu 12 mil diukur dari dari garis-garis pangkal. Dan proyeksi kedaulatan ini merupakan ruang udara nasional yang mempunyai sifat mutlak dan tidak mengenal perkecualian.

3. Wilayah Udara Indonesia

Wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia.²² Dengan mengacu pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 “*bahwa setiap negara berkedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atasnya*”. Sedangkan wilayah udara itu sendiri didefinisikan sebagai ruang udara di atas bagian daratan dan perairan teritorial yang berada di bawah kekuasaan kedaulatan, perlindungan atau mandat dari negara.²³

Dengan demikian dapat diartikan bahwa ruang udara di atas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah ruang udara yang penuh dan utuh dan dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk kepentingan pemiliknya.

Dengan diakuinya asas negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut maka secara resmi konsep negara kepulauan telah menjadi bagian daripada hukum laut internasional. Diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan berakibat terhadap wilayah udara nasional. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 2 UNCLOS 1982 yang menentukan bahwa kedaulatan suatu negara meliputi ruang udara di atas wilayah

²² Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

²³ Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil

daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai wilayah ruang udara dimana sifat dan status hukumnya dipengaruhi oleh sifat dan status hukum wilayah daratan dan wilayah lautan. Wilayah ruang udara nasional Indonesia adalah :²⁴

a. Ruang udara di atas wilayah daratan

Indonesia mempunyai kedaulatan yang sempurna atas wilayah daratan, sehingga Indonesia juga memiliki kedaulatan yang sempurna atas ruang udara di atas wilayah daratan.

b. Ruang udara di atas perairan pedalaman

Di perairan pedalaman suatu negara mempunyai kedaulatan yang sempurna, demikian juga Indonesia. Sehingga Indonesia berdaulat penuh terhadap wilayah ruang udara di atas perairan pedalaman. Kedaulatan yang penuh pada prinsipnya tanpa pembebasan.

c. Ruang udara di atas laut teritorial

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 tahun 1960 yang telah disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, lebar laut teritorial Indonesia adalah 12 mil diukur dari garis pangkal. Indonesia mempunyai kedaulatan atas wilayah teritorial, ruang udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya.

Di laut teritorial berlaku ketentuan hak lintas damai, namun di ruang udara di atas laut teritorial tidak berlaku hak lintas damai bagi pesawat

²⁴ K Martono. *Op. Cit.* Hal. 43-47

udara asing. Hal ini sebagai konsekuensi pengakuan kedaulatan negara yang utuh dan penuh dalam Konvensi Chicago 1944. Dengan demikian Indonesia mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh terhadap ruang udara di atas laut teritorial.

d. Ruang udara di atas perairan kepulauan

Perairan kepulauan Indonesia adalah perairan yang berada di sisi dalam garis pangkal kepulauan Indonesia. Indonesia mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas wilayah tersebut, demikian juga terhadap wilayah ruang udara di atasnya. Sedikit pembatasan atas kedaulatan Indonesia atas perairan kepulauan adalah adanya hak lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan.

Namun, hak lintas damai demikian tidak berlaku bagi pesawat udara asing di ruang udara di atas perairan kepulauan. Sedangkan hak lintas penerbangan di atas perairan kepulauan melalui rute penerbangan di atas alur laut kepulauan diakui. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 53 Ayat (2) UNCLOS 1982.

e. Ruang udara di atas perairan zona tambahan

Wilayah ini pada prinsipnya merupakan bagian dari laut bebas, sehingga negara pantai (termasuk Indonesia) tidak mempunyai kedaulatan atas wilayah ini. Indonesia hanya mempunyai yurisdiksi tertentu, yaitu melakukan pencegahan dan penindakan atas pelanggaran peraturan perundang-undangan Indonesia di bidang bea cukai, fiskal, imigrasi dan kesehatan.

Dengan demikian ruang udara di atas zona tambahan bebas dipergunakan oleh pesawat ruang udara asing, sepanjang tidak melanggar hak-hak negara Republik Indonesia. Bentuk pelanggaran di ruang udara di atas zona tambahan dapat berupa kegiatan penyelundupan, pelanggaran fiskal, imigrasi dan kesehatan.

f. Ruang udara di atas Zona Ekonomi Eksklusif

Wilayah inipun pada prinsipnya memiliki status yang sama dengan wilayah zona tambahan, yaitu merupakan bagian dari laut bebas. Di wilayah ini Indonesia dapat melaksanakan yurisdiksi yang berkaitan dengan penggunaan dan pemanfaatan wilayah zona ekonomi eksklusif.

Dengan demikian sifat dan status ruang udara di atas wilayah zona ekonomi eksklusif Indonesia adalah bebas dipergunakan oleh pesawat udara asing, sepanjang tidak melanggar hak-hak Indonesia.

g. Ruang udara di atas landas kontinen

Hak berdaulat Indonesia atas landas kontinen tidak mempengaruhi status hukum ruang udara di atas perairan landas kontinen. Ruang udara di atas landas kontinen adalah bebas dipergunakan oleh pesawat udara asing sepanjang tidak melanggar hak-hak Indonesia di zona ekonomi eksklusif ataupun landas kontinen.

Perwujudan kedaulatan yang penuh dan utuh di ruang udara di atas wilayah teritorial adalah :

a. Pemerintah Republik Indonesia berhak mengendalikan secara penuh ruang udara nasionalnya,

- b. Tidak satupun pesawat ruang udara asing baik sipil maupun militer diperbolehkan menggunakan ruang udara nasional Indonesia, kecuali setelah mendapat ijin atau telah diatur dalam suatu perjanjian internasional antara pemerintah Republik Indonesia dengan negara lain, baik secara bilateral maupun multilateral.

4. Pelanggaran Dan Ancaman Wilayah Udara

4.1 Pengertian Ancaman Pelanggaran Wilayah Udara

Ancaman yang dihadapi oleh Negara Indonesia dipengaruhi oleh ruang udara kedaulatan yang sangat luas. Ancaman didefinisikan sebagai sesuatu yang dapat mempengaruhi tujuan nasional dan kelangsungan hidup bangsa dan negara secara negatif.²⁵

Ancaman timbul dalam bentuk pelanggaran ruang udara kedaulatan, sedangkan yang dimaksud dengan pelanggaran wilayah udara (*aerial intrusion*) adalah suatu keadaan, di mana pesawat terbang dari suatu negara baik yang berupa pesawat terbang sipil ataupun pesawat terbang militer yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa ijin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki.

Pelanggaran ruang udara kedaulatan dapat berbentuk baik yang merupakan penggunaan ruang udara kedaulatan oleh bangsa yang bertentangan dengan kepentingan bangsa Indonesia maupun dalam bentuk eksplorasi dari ruang udara oleh negara-negara tertentu untuk kepentingannya.

²⁵ Chappy Hakim. *Op. Cit.* Hal. 50

Pada dasarnya wilayah udara sesuatu negara adalah tertutup bagi pesawat negara lain. Oleh karena itu, setiap penerbangan yang memasuki wilayah udara sesuatu negara oleh negara lain tanpa ijin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki merupakan pelanggaran wilayah udara.

4.2 Bentuk-Bentuk Ancaman Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia

Posisi strategis Indonesia sebagai salah satu poros lalu lintas dunia internasional telah menempatkan Indonesia dalam kondisi yang rawan terhadap berbagai gangguan dan ancaman keamanan udara. Indonesia rawan terhadap gangguan keamanan udara dan ancaman udara. Bentuk-bentuknya antara lain :

a. Gangguan keamanan ruang udara

Isu keamanan ruang udara dengan potensi ancaman di masa mendatang meliputi ancaman kekerasan, ancaman pelanggaran wilayah udara, ancaman sumber daya dan ancaman pelanggaran hukum melalui media udara.

b. Ancaman ruang udara

Perkembangan alutsista (*weapons proliferation*) khususnya alutsista udara, pesawat tempur dan peluru kendali yang mengalami banyak kemajuan dalam bidang teknologi dan juga tingkat kemampuan penghancurnya yang sangat tinggi.²⁶

²⁶ Kabul Haryono. *Op. Cit.* Hal. 54

Isu keamanan udara dengan potensi-potensi ancaman antara lain :

1. Ancaman kekerasan meliputi pembajakan udara, sabotase obyek vital dan teror,
2. Ancaman pelanggaran udara meliputi penerbangan gelap dan pengintaian terhadap wilayah Indonesia,
3. Ancaman sumber daya wilayah udara Indonesia berupa pemanfaatan wilayah udara Indonesia oleh negara lain,
4. Ancaman pelanggaran hukum melalui media udara berupa migrasi ilegal dan penyelundupan manusia melalui wilayah udara Indonesia.

Salah satu bentuk ancaman terhadap wilayah udara Indonesia yang cukup sering terjadi yaitu ancaman pelanggaran udara yang berupa penerbangan gelap dan pengintaian terhadap wilayah Indonesia.

Bentuk ancaman yang terkait dengan penyusupan atau pelanggaran wilayah, terutama yang disengaja dan mekanisme di lapangan sangat memungkinkan terjadinya konflik karena salah paham terutama pada saat patroli udara. Penyusupan atau pelanggaran wilayah itu sendiri dapat dilakukan dengan UAV untuk kegiatan mata-mata, baik berupa survei udara ataupun pengintai.²⁷

B. Kedaulatan Negara Di Ruang Udara

1. Kedaulatan Negara Di Ruang Udara

Salah satu dari unsur negara sebagaimana yang tercantum dalam Konvensi Montevideo 1933 yaitu unsur *territory* atau wilayah. Yang

²⁷ Chappy Hakim. *Op. Cit.* Hal. 8

dimaksud dengan wilayah yang tetap adalah suatu wilayah yang dimukimi oleh penduduk dari negara itu. Agar wilayah itu dapat dikatakan tetap atau pasti sudah tentu harus pasti batas-batasnya.²⁸

Sebagai perwujudan negara yang merdeka dan berdaulat terhadap wilayahnya baik wilayah daratan, perairan dan ruang udara di atas teritorialnya, Indonesia telah membuat pengaturan yang khusus untuk mengatur kedaulatan negara di ruang udara dalam peraturan perundang-undangan sebagai berikut :

1.1 Konvensi Paris 1919

Pada awalnya banyak yang berpendapat bahwa ruang udara mempunyai status yang analog dengan laut yaitu kedaulatan negara atas ruang udara di atasnya dengan ketinggian tertentu dan selanjutnya berlaku rejim kebebasan di laut bebas.

Sebelum Perang Dunia I (1914-1918) satu-satunya hak yang telah dimuat dalam perjanjian secara universal adalah bahwa ruang udara di atas laut lepas dan di atas wilayah yang tidak bertuan sama sekali bebas dan terbuka. Berkaitan dengan ruang udara di atas wilayah yang dikuasai dan di atas perairan yang tunduk pada kedaulatan negara, terdapat sejumlah teori yang beragam.

Setelah pecahnya Perang Dunia I dan adanya alasan darurat praktis, dianggap bahwa satu-satunya teori yang diterima oleh semua negara adalah teori negara kolong (*subjacent state*) atas ruang udara adalah tidak terbatas yaitu *usque ad coelum*.

²⁸ T. May Rudy. 2001. *Hukum Internasional*, Refika Aditama. Bandung. Hal. 2

Teori ini dipakai dan dikukuhkan tidak hanya oleh pihak-pihak yang berperang, tetapi juga oleh negara-negara netral. Teori tersebut dinyatakan dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 tentang Pengaturan Navigasi Udara, dimana para peserta perjanjian mengakui bahwa setiap negara memiliki “*kedaulatan lengkap dan eksklusif*” atas ruang udara di atas wilayahnya dan perairan teritorialnya.

1.2 Konvensi Chicago 1944

Peningkatan pesat dalam bidang penerbangan lintas benua dan antar samudera, yang merupakan akibat perkembangan teknik baik sebelum maupun sesudah Perang Dunia ke II, menimbulkan persoalan-persoalan yang baru menyangkut kebebasan transit udara dan hak-hak mendarat bagi pengangkut-pengangkut udara internasional.

Negara-negara yang tidak memiliki landasan udara yang memadai di bagian dunia lain biasanya menuntut hak-hak demikian terhadap negara-negara yang memiliki landasan pendaratan ini. Selain itu, terdapat pula negara-negara yang memiliki persoalan dengan alokasi trafik udaranya dalam menyelenggarakan dinas penerbangan berjadwal hingga negara lain.

Permasalahan-permasalahan ini yang menjadi pokok pembicaraan dalam Konferensi Penerbangan Internasional yang diselenggarakan di Chicago, November 1944. Pembahasan utama adalah berkaitan dengan diperolehnya perjanjian oleh semua negara untuk mendapatkan perjanjian oleh semua negara untuk mendapatkan “Lima Kebebasan di

Udara” (*Five Freedom of the Air*) yaitu hak perusahaan penerbangan setiap negara untuk :

- a. Terbang melintasi wilayah asing tanpa mendarat,
- b. Mendarat untuk tujuan-tujuan non-trafik,
- c. Menurunkan trafik di suatu negara asing yang berasal dari negara asal pesawat udara,
- d. Menaikkan tarif dari suatu negara asing yang dituju dengan tujuan negara asal pesawat udara,
- e. Mengangkut trafik di antara dua negara asing.

Proposal mengenai “Lima Kebebasan” tersebut diajukan oleh Amerika Serikat, akan tetapi tidak tampak kebulatan suara antusias dari Konferensi untuk menempatkan hal-hal tersebut sebagai bagian dari hukum bangsa-bangsa. Hanya dua kebebasan pertama yang memperoleh dukungan dari sebagian besar negara yang hadir.

Selanjutnya Konferensi terpaksa menyusun dua perjanjian yaitu :

- a. Perjanjian Transit Jasa Angkutan Udara Internasional (*International Air Service Transit Agreement*) yang mengatur tentang terbang tanpa melakukan pendaratan dan hak mendarat untuk tujuan-tujuan non-trafik di wilayah asing. Menurut ketentuan dari perjanjian ini, suatu negara peserta dapat menentukan rute mana yang harus diikuti dalam wilayahnya dan bandar udara yang dapat digunakan.
- b. Perjanjian Pengangkutan Udara Internasional (*International Air Transit Agreement*) yang memuat semua “Lima Kebebasan”.

Negara-negara peserta perjanjian ini boleh menolak pesawat udara negara memasuki lalu lintas udara di dalam wilayahnya.

Hal penting lainnya menurut Konvensi tersebut adalah bahwa pesawat udara negara (termasuk pesawat udara militer pemerintah) tidak mempunyai hak terbang lintas atau mendarat di wilayah negara-negara lain tanpa pemberian hak khusus oleh negara kolong, dan bahwa pada waktu perang atau dalam keadaan darurat, yang diumumkan secara pantas, negara-negara bebas, baik sebagai pihak dalam perang ataupun netral, dari kewajiban-kewajiban berdasarkan Konvensi, meskipun mereka dapat memilih mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi.

Juga perlu dikemukakan mengenai kewajiban-kewajiban yang ditetapkan oleh Konvensi secara umum bahwa negara-negara kolong harus memberikan perlakuan yang sama dan tidak diskriminatif berkenaan dengan negara lain yang menggunakan ruang udaranya, dan bahwa semua negara harus mengambil tindakan-tindakan sedemikian rupa yang dipandang perlu untuk membuat penerbangan internasional menjadi lebih aman dan lancar.²⁹

Setiap negara memiliki kedaulatan eksklusif atas ruang angkasa (udara) di atas wilayahnya sampai tak terhitung tingginya. Kedaulatan negara atas ruang udara direalisasikan pengaturannya dalam Konvensi Paris 1919 pada *Regulation of Aerial Navigation* dan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 atas *International Civil Aviation*. Hukum internasional

²⁹ J.G. Strake penerjemah Bambang Iriana Djajaatmadja. 1995. *Pengantar Hukum Internasional I Edisi ke X*. Sinar Grafika. Jakarta. Hal. 224-225

tidak memberi hak lintas damai melalui ruang angkasa (udara) dan masuk dalam ruang angkasa suatu negara harus minta ijin.

Konvensi itu hanya berlaku untuk pesawat sipil dan bukan penerbangan atau pesawat negara, yang demi tujuan Konvensi, ditentukan sebagai “*pesawat yang digunakan untuk kepentingan militer, pabean dan dinas kepolisian.*” Kapal terbang semacam itu memerlukan otorisasi dengan persetujuan khusus.

Syarat utama Konvensi adalah yang termasuk di dalam pasal 6, yaitu bahwa “*pesawat dengan jadwal internasional dari negara yang mengadakan perjanjian, sebelum terbang melalui atau di atas wilayah negara yang ikut perjanjian, mendapat ijin dan memenuhi syarat otoritas yang dimaksud*”.³⁰

1.3 Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 25 A Hasil Amandemen ke II

Pasal 25 A UUD 1945 menyatakan bahwa “*Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berisi Nusantara di wilayah-wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-undang*”.

Di dalam pasal ini disebutkan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan dan tentunya pasal ini menegaskan daripada kedaulatan Indonesia atas ruang udara di atas wilayah sebagaimana yang disetujui dalam Konvensi UNCLOS 1982.

Dengan demikian maka jelaslah konsep dan status hukum wilayah udara nasional kita yaitu seluas laut teritorial yaitu 12 mil diukur dari

³⁰ Rebecca M.M. Wallace penerjemah Bambang Arumanadi. 1993. *Hukum Internasional*. IKIP Semarang Press. Semarang. Hal. 107-108

dari garis-garis pangkal. Dan proyeksi kedaulatan ini merupakan ruang udara nasional yang mempunyai sifat mutlak dan tidak mengenal perkecualian.

1.4 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS

Ratifikasi Indonesia terhadap UNCLOS ditetapkan dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985. Ketentuan yang mengatur tentang kedaulatan negara adalah Pasal 2 yang menentukan bahwa kedaulatan negara pantai meliputi ruang udara di atas daratan, perairan pedalaman dan laut teritorial. Di samping itu, dalam Pasal 49 ditentukan bahwa kedaulatan negara kepulauan meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan.

1.5 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

Pasal 1 Angka 2 menyatakan bahwa wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia. Selanjutnya Pasal 4 menentukan Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia. Ketentuan ini mengadopsi secara penuh ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.

Pelaksanaan kedaulatan negara di ruang udara yang utuh dan penuh, maka Indonesia mempunyai kewenangan untuk :³¹

- a. Melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan dan ekonomi nasional,

³¹ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 65-66

- b. Untuk kepentingan pertahanan dan keamanan serta keselamatan penerbangan, pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang. Dalam kawasan itu pesawat udara asing dilarang terbang dan terhadap pesawat yang melanggar larangan dimaksud dapat dipaksa untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara di dalam wilayah Republik Indonesia.
- c. Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau ijin khusus pemerintah. Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan ijin dari pemerintah.

2. Batas Kedaulatan Di Wilayah Udara

Sehubungan dengan kedaulatan wilayah udara, dewasa ini yang menjadi masalah adalah untuk menentukan batas ruang udara secara horizontal berbatasan dengan negara atau berbatasan dengan laut lepas dan batas wilayah udara secara vertikal. Wilayah kedaulatan udara diatur di berbagai hukum internasional seperti Konvensi Paris 1919, Konvensi Havana 1928, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Jenewa dan Konvensi PBB tentang UNCLOS. Menurut pasal 1 Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 tidak mengatur secara tegas wilayah kedaulatan negara. Hal ini diatur dalam Pasal 2 konvensi yang sama. Yang dimaksud dengan “wilayah” adalah wilayah darat dan perairan, laut teritorial yang

terlekat padanya berada di bawah kedaulatan, perlindungan atau perwalian (*trusteeship*).

2.1 Batas Ruang Udara Secara Horisontal

Batas ruang udara secara horisontal di atas daratan tidak perlu diragukan karena kedaulatan di ruang udara adalah ruang udara di atas daratan sesuai perjanjian perbatasan timbal balik. Misalnya batas ruang udara di atas perairan yang mengikuti Pasal 2 ayat 2 Konvensi Jenewa 1958 atau Konvensi PBB tentang Hukum Laut.

Sedangkan di Indonesia pengaturan batas ruang udara secara horisontal diatur dalam Rancangan Undang-Undang Pengendalian Ruang Udara yaitu pengelolaan batas ruang udara nasional secara horisontal sesuai dengan peraturan perundang-undangan.³²

Aturan perundang-undangan yang dimaksud adalah Pasal 3 Konvensi PBB yang menyebutkan bahwa batas laut teritorial adalah 12 mil laut diukur dari garis pangkal, hal ini dikhususkan untuk Indonesia. Sedangkan negara lain tergantung dari Konvensi yang diratifikasi, apabila negara tersebut meratifikasi Konvensi Jenewa maka berlaku 3 mil untuk batas laut teritorialnya sedangkan apabila negara tersebut meratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut maka berlaku 12 mil untuk batas laut teritorialnya.

2.2 Batas Ruang Udara Secara Vertikal

Untuk batas kedaulatan secara vertikal hingga kini belum ada konvensi internasional yang mengatur dimana ruang udara berakhir dan ruang

³² Pasal 6 ayat 2 Rancangan Undang-Undang Pengendalian Ruang Udara

angkasa dimulai. Ketentuan mengenai kedaulatan negara di ruang udara tersebut tidak secara tegas menentukan sampai sejauh mana batas kedaulatan negara di ruang udara. Berbagai usul dikemukakan untuk menentukan batas ruang udara dan ruang angkasa, tetapi belum ada kata sepakat secara internasional.

Shawcross & Beamont menafsirkan kata-kata *complete and exclusive sovereignty* yang tercantum dalam Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan dengan *without limit of height*. *Lemoine* menafsirkan kata-kata tersebut bahwa kekuasaan yang lengkap dari negara-negara di bawah, setidaknya-tidaknya secara teoritis, sampai suatu ketinggian yang tidak terbatas dan secara praktis kesemua daerah yang dapat dicapai manusia. Sedangkan *Peng* menafsirkan dengan seluruh ruang yang dapat dimanfaatkan atau semua ruang yang dapat dicapai manusia. *Lapradelle* setuju dengan pendapat wilayah udara tanpa batas.³³ Dan dalam prakteknya batas kedaulatan negara tergantung dari kemampuan negara tersebut untuk mempertahankan kedaulatannya.³⁴ Sedangkan pandangan pemerintah Indonesia sendiri terhadap batas ruang udara nasional secara vertikal masih dipertimbangkan untuk ditetapkan secara *in jure*. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan cara pandang terhadap ruang udara dan antariksa dari masing-masing negara.

³³ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal 60-61

³⁴ K Martono. 1995. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Mandar Maju. Bandung. Hal. 71-73

Akan tetapi penetapan batas ruang udara nasional secara vertikal wajib untuk segera ditetapkan. Karena ruang udara Indonesia yang sangat luas ini rawan terhadap tindakan pelanggaran wilayah yang dilakukan oleh negara asing yang memiliki kemajuan teknologi dalam bidang kedirgantaraan.

Dalam Rancangan Undang-Undang Pengendalian Ruang Udara disebutkan batas pengelolaan ruang udara secara vertikal Indonesia yaitu 110 km dari permukaan laut didasarkan pada sifat fisik ruang udara dan antariksa serta pelaksanaan Pasal 25 A Undang-Undang Dasar 1945.³⁵

C. Pesawat Udara

Hukum internasional dan hukum nasional kita telah membedakan definisi antara pesawat udara sipil dan pesawat udara negara. Hal ini dapat dilihat dari hukum internasional yang mengurus hal tersebut, antara lain : Konvensi Paris 1919, Konvensi Havana 1928, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Hukum Jenewa 1958 dan Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982. Sedangkan hukum nasional membedakan keduanya dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Berikut penjelasan mengenai definisi daripada pesawat udara negara maupun pesawat udara sipil :

1. Konvensi Paris 1919

Menurut Pasal 30 Konvensi Paris 1919, dikenal 2 jenis pesawat udara yaitu pesawat udara negara dan pesawat udara sipil. Yang dimaksud

³⁵ Pasal 6 ayat 1 Rancangan Undang-Undang Pengendalian Ruang Udara

dengan pesawat udara negara adalah pesawat udara militer, pesawat udara yang semata-mata untuk pelayanan publik (*public services*) misalnya pesawat udara untuk militer, polisi dan bea cukai. Sedangkan yang dimaksud dengan pesawat udara sipil adalah pesawat udara selain pesawat udara selain militer, polisi dan bea cukai. Perbedaan kedua jenis pesawat udara sipil dan pesawat udara negara tersebut didasarkan pada hak dan kewajiban dan hal tersebut diatur dalam Pasal 32 Konvensi ini, yang mana pesawat udara negara tidak mempunyai hak untuk melakukan penerbangan di atas wilayah udara negara anggota konvensi.

Sedangkan pesawat udara sipil di waktu damai mempunyai hak untuk melakukan penerbangan lintas damai (*innocent passage*) apabila memenuhi persyaratan. Berdasarkan Pasal 32, bahwa di waktu damai hanya pesawat udara sipil yang mempunyai hak untuk melakukan penerbangan lintas damai di atas wilayah udara negara anggota lainnya, namun demikian hak melintasi wilayah negara lain tersebut tidak berlaku untuk pesawat udara sipil yang melakukan dinas penerbangan internasional berjadwal maupun pesawat udara negara. Ketentuan-ketentuan penerbangan internasional yang tercantum dalam Konvensi Paris, termasuk perbedaan antara pesawat udara sipil dan pesawat udara negara diambilalih oleh Konvensi Havana 1928, yang kemudian kedua Konvensi ini dicabut oleh Pasal 80 Konvensi Chicago 1944 sehingga ketentuan pembedaan pesawat udara sipil dengan pesawat udara negara diatur kembali dalam Pasal 3 Konvensi Chicago 1944.³⁶

³⁶ K. Martono. *Op. Cit.* Hal. 53-54

2. Konvensi Chicago 1944

Pasal 3 Konvensi Chicago membedakan antara pesawat udara negara dan pesawat udara sipil. Menurut Pasal 3 Konvensi Chicago 1944, pesawat udara sipil adalah selain daripada pesawat udara negara, sedangkan yang dimaksud dengan pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan untuk militer, polisi dan bea cukai. Menurut Pasal 3 ayat 2 pesawat udara negara tidak mempunyai hak melakukan penerbangan di atas wilayah udara negara anggotanya. Sebaliknya menurut Pasal 5 pesawat udara selain pesawat udara militer, bea cukai dan polisi yang melakukan penerbangan internasional tidak berjadwal dapat melakukan penerbangan internasional di atas wilayah negara anggota tanpa memperoleh ijin terlebih dahulu. Sekalipun dalam praktek ketentuan Pasal 5 ini tidak dapat dilaksanakan karena setiap negara berdasarkan paragraf 2 pasal tersebut dapat mengenakan persyaratan-persyaratan tertentu yang berat untuk dilaksanakan.³⁷

3. Konvensi Jenewa 1958

Pembedaan antara pesawat udara sipil dan pesawat udara negara juga ditemukan dalam Konvensi Jenewa 1958 tentang *Convention on High Seas*. Menurut Konvensi Jenewa 1958 istilah yang digunakan bukanlah pesawat udara negara dan pesawat udara sipil, melainkan pesawat udara militer atau pesawat udara dinas pemerintah (*government services*) di satu pihak dengan *private aircraft* di lain pihak. Menurut *Convention on High Seas*, *private aircraft* tidak mempunyai hak untuk menguasai atau menyita

³⁷ K Martono. *Op. Cit.* Hal. 55-56

pesawat udara yang melakukan pelanggaran hukum, karena *private aircraft* tidak mempunyai kewenangan penegakan hukum. Kewenangan penegakan hukum tersebut hanya dimiliki oleh pesawat udara militer, pesawat udara dinas pemerintah (*government services*) sebagaimana yang diatur dalam Pasal 21 Konvensi Jenewa 1958. Demikian pula *private aircraft* juga tidak mempunyai hak untuk melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*) terhadap kapal atau pesawat udara asing yang dicurigai melanggar peraturan nasional negara pantai (*coastal state*) di laut teritorial atau perairan nasional, karena *private aircraft* tidak mempunyai kewenangan penegakan hukum. Menurut Pasal 23 ayat 4 yang mempunyai hak untuk pengejaran seketika terhadap kapal atau pesawat udara asing hanyalah pesawat udara militer atau pesawat udara dinas (*government services*).³⁸

4. Konvensi PBB Tentang Hukum Laut 1982

Perbedaan pesawat udara sipil dan pesawat udara negara dapat ditemukan dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut. Pasal 107 Konvensi ini mengatur pesawat udara yang mempunyai hak untuk menguasai atau menyita pesawat udara asing atau kapal asing yang dicurigai melakukan pelanggaran hukum. Pesawat udara yang berhak menyita hanyalah pesawat udara militer atau pesawat udara yang jelas ditandai dan dapat dikenali atau diketahui dinas pemerintah dan berwenang untuk maksud tersebut. Dengan demikian pesawat udara tersebut harus secara tegas dan jelas dipakai untuk dinas pemerintah. Di samping itu, pesawat udara

³⁸ K Martono. *Op. Cit.* Hal. 55

militer atau yang ditandai dengan jelas dinas pemerintah tersebut menurut Pasal 111 ayat 5 juga mempunyai hak pengejaran seketika terhadap kapal atau pesawat udara asing yang dicurigai melakukan pelanggaran. Perbedaan kedua jenis pesawat itu hanya berdasarkan pada kewenangan yang diberikan oleh hukum internasional sebagaimana yang diatur dalam konvensi ini.³⁹

5. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang karena daya angkat dari reaksi udara (Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992). Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan membedakan pesawat udara dalam 3 kategori yaitu pesawat udara negara, pesawat udara sipil dan pesawat udara sipil asing. Yang dimaksud dengan pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Angkatan Udara Republik Indonesia dan pesawat udara instansi pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Pasal 1 ayat 7). Pesawat udara sipil adalah pesawat udara selain pesawat udara negara (Pasal 1 ayat 8). Pesawat udara sipil asing adalah pesawat udara yang didaftarkan dan/atau mempunyai tanda pendaftaran bukan Negara Indonesia (Pasal 1 ayat 9).⁴⁰

³⁹ K Martono. *Op. Cit.* Hal. 56

⁴⁰ Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

BAB III

ANALISA PELANGGARAN WILAYAH UDARA INDONESIA OLEH F-18 AS DAN UPAYA ANTISIPASINYA DITINJAU DARI KONVENSI CHICAGO 1944 DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 15 TAHUN 1992 TENTANG PENERBANGAN

A. Tinjauan Umum Tentang Kasus Bawean

1. Kronologis Terjadinya Kasus Bawean

Kasus Bawean ini terjadi pada tanggal 3 Juli 2003 dimana ada lima pesawat jenis F-18 Hornet berada di atas Pulau Bawean, Jawa Timur. Selain melakukan penerbangan, mereka juga melakukan manuver di atas Pulau Bawean. Berikut kronologis terjadinya kasus Bawean :⁴¹

1.1 Pukul 11.41

Pusat Operasi Sektor (Posek) Pertahanan Udara Nasional II Makassar menerima informasi dari *Military Coordination Center* Bali (MCC) adanya penerbangan gelap di atas Pulau Bawean sebanyak lima pesawat, dengan ketinggian bervariasi antara F_150-350 (15.000 kaki-35.000 kaki), kecepatan sekitar 450 Kts dan *Squawk Number* (IFF mode 3/A) 1200. Tidak ada komunikasi dengan ATC (*Air Traffic Control*)⁴² Bali atau Surabaya. Informasi Lasa (Laporan Sasaran) diteruskan untuk dimonitor di Pusat Operasi Pertahanan Udara Nasional (Popunas)⁴³. Pusat Operasi Sektor II memerintahkan MCC

⁴¹ Editor Wresniwiro. *Op.Cit.* Hal. 2-8

⁴² *Air Traffic Control* (ATC) adalah badan pelayanan yang memberikan pelayanan dengan tujuan untuk mencegah tabrakan antar pesawat, antara pesawat dengan rintangan-rintangan dalam wilayah pergerakan pesawat dan melancarkan serta menjaga ketertiban lalu lintas udara.

Ngurah Rai dan MCC Juanda untuk terus memonitor *track lasa* tersebut serta meminta konfirmasi *Security Clearance* (SC) kepada Pusat Operasi Udara Nasional. Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional, Marsda TNI Wresniwiro memerintahkan untuk terus memonitor serta mengidentifikasi Lasa X tersebut.

1.2 Pukul 12.30

Pusat Operasi Udara Nasional dan Staf Intelijen Komando Pertahanan Udara Nasional melakukan langkah-langkah mencari keterangan Lasa X tersebut. Antara lain dengan melakukan pengecekan kepada seluruh *database* dan *Security Clearance*⁴⁴ yang diterima Komando Pertahanan Udara Nasional serta berbagai instansi terkait. Ditemukan data sementara berupa *Flight Approval*⁴⁵ Nomor DDS : 819/UD/VI/03 tanggal 11/IV/2003 bahwa ada lima pesawat F-5 RSAF yang melaksanakan penerbangan dari Paya Lebar-Darwin-Amberley-Darwin-Paya Lebar dengan empat titik *air refuelling* sepanjang rute penerbangan tersebut. Masa berlakunya terhitung mulai tanggal 24 Juni sampai dengan 23 Juli 2003. Analisa sementara pesawat-pesawat tersebut adalah pesawat RSAF yang sedang melaksanakan *air refuelling* di atas Bawean dan “*holding*”, karena cuaca buruk atau

⁴³ Pusat Operasi Pertahanan Udara Nasional adalah pusat pengendalian operasi pertahanan udara di seluruh Indonesia dan berkoordinasi dengan lembaga terkait dari mabas TNI dan TNI AU.

⁴⁴ *Security Clearance* adalah ijin terbang bagi pesawat udara yang melakukan penerbangan di wilayah udara nasional Indonesia, ijin ini dilakukan untuk menjaga kemungkinan terjadinya tabrakan antar pesawat di wilayah udara Indonesia.

⁴⁵ *Flight Approval* diberikan kepada operator atau perusahaan angkutan udara niaga dalam dan luar negeri berjadwal, tidak berjadwal dan *over flying*.

sebab teknis lain. Meskipun belum ada kepastian karena tidak ada komunikasi dengan ATC lokal.

1.3 Pukul 12.45

Selanjutnya setelah satu jam bermanuver Lasa X tersebut kemudian menghilang dari pantauan radar. Analisa sementara mereka telah pergi meneruskan perjalanan, namun Pusat Operasi Sektor Pertahanan Udara Nasional II dan Pusat Operasi Udara Nasional tetap memonitor wilayah tersebut.

1.4 Pukul 14.50

Kembali pesawat-pesawat tidak dikenal mengudara di sekitar Pulau Bawean. Panglima Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional II, Marsma TNI Panji Utama melapor dan diperintahkan oleh Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional untuk melaksanakan identifikasi dengan menggunakan pesawat Tempur Sergap (F-16) yang *standby* di Pangkalan Udara Iswahyudi apabila situasi makin jelek. Pada saat bersamaan Pusat Operasi Udara Nasional mendapat informasi dari MCC Soekarno Hatta bahwa ada keluhan dari pesawat Bouraq yang lewat di jalur W-31 sebelah timur Pulau Bawean, tentang penampakan pesawat-pesawat tempur di dekat jalur penerbangan, ada penjelasan tentang status dan misi mereka dari ATC Bali maupun Surabaya.

1.5 Pukul 15.10

Pusat Operasi Sektor Pertahanan Udara Nasional II dan Pusat Operasi Udara Nasional memonitor bahwa pesawat yang terdeteksi meningkat menjadi sebanyak 9 pesawat namun tetap tidak ada komunikasi dengan

ACC/APP Juanda maupun Ngurah Rai. Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional segera menaikkan status Siaga Pertahanan Udara Nasional menjadi Waspada Kuning dan Siaga Dua.

1.6 Pukul 15.20

Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional mengkoordinasikan penggunaan pesawat F-16⁴⁶ dengan Panglima Komando Operasi Udara II dan Asisten Operasional Komandan Sektor Angkatan Udara Marsda TNI Djoko Suyanto.

1.7 Pukul 15.30

Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional memerintahkan Panglima Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional II untuk persiapan identifikasi menggunakan pesawat F-16.

1.8 Pukul 15.40

Panglima Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional II memerintahkan Komandan Posko Tempur Sergap F-16, Letnan Kolonel Pnb Tatang Herlyansyah di Pangkalan Udara Iswahyudi agar menyiapkan pesawat F-16 untuk *identifikasi visual* pada beberapa Lasa X di radial 340°-015°, FL.250-155 dan jarak 113-135 Nm dari SBY (posisi sekitar Bawean).

1.9 Pukul 15.53

Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional melaporkan rencana pelaksanaan kepada Kasum TNI dan Kasau.

⁴⁶ F-16 berfungsi sebagai jet pemburu multi fungsi, kecepatan 1.500 mph, persenjataan tembak-menembak di udara ke udara dengan serangan amunisi ke darat, kru tergantung model pesawat itu sendiri biasanya satu atau dua kru.

1.10 Pukul 16.07

Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional memerintahkan Panglima Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional II untuk melaksanakan tugas intersepsi (*identifikasi visual*), mengendalikan dan melaporkan hasilnya kepada Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional.

1.11 Pukul 16.10

Panglima Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional II memerintahkan Komandan Posko Tempur Sergap untuk segera melaksanakan *identifikasi visual* setelah pesawat siap (pesawat sedang melakukan *refuel* internal ditambah tiga drop tank cadangan, menyiapkan rudal serta peluru dan *briefing* penerbang (dimana pada pagi harinya mereka baru tiba dari tugas operasi di Medan).

1.12 Pukul 16.15

Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional memerintahkan Kepala Pusat Operasi Udara Nasional, Mayor Pnb Agung Sasongkojati agar memberi informasi kepada para penerbang tentang data intelijen terakhir serta analisa kemungkinan pesawat tempur dari kapal induk, disamping menegaskan agar menghindari konfrontasi karena ini adalah misi *identifikasi visual* saja. Secara teknis penerbang diminta agar tidak mengunci “*lock on*” sasaran dengan radar atau rudal sehingga tidak dianggap mengancam, serta agar mengutamakan keselamatan terbang.

1.13 Pukul 16.40

Penerbang menyalakan *engine* pesawat. Falcon 1 (TS-1603) dengan penerbang Kapten Pnb Fuad dan Kapten Fajar Adrianto serta Falcon 2 (TS-1602) dengan penerbang Kapten Pnb Tony Heryanto dan Kapten Pnb Satrio Utomo (total waktu yang digunakan untuk *start*, *taxi out* dan *run up* sekitar 20 menit).

1.14 Pukul 17.04

Dua pesawat F-16 (*Falcon Flight*) dengan masing-masing dilengkapi dua rudal AIM-9 P4 dan 450 butir amunisi 20 mm tinggal landas menuju sasaran dengan tugas identifikasi.

1.15 Pukul 17.16

Kedua pesawat Falcon Flight tertangkap oleh radar Surabaya dan dimonitor oleh MCC Ngurah Rai.

1.16 Pukul 17.20

“SBY Director” menginformasikan kepada *Falcon Flight* bahwa ada dua pesawat lain muncul dengan cepat mengarah menuju *Falcon Flight*.

1.17 Pukul 17.22

Falcon Flight berhasil menangkap sasaran (*radar contact*). Antara peralatan ECCM radar kedua pihak terjadi saling *jamming* (mengacak sistem komunikasi lawan). Saat itu diketahui Falcon 1 dikunci oleh radar dan rudal lawan. Hal ini diketahui dari *simbology* dan *tone RWR* (*Radar Warning Receiver*) F-16.

1.18 Pukul 17.25

Falcon melihat sebuah F-18 Hornet⁴⁷ dan terlibat manuver saling membelok. Falcon 2 mengambil posisi sebagai *Supporting Fighter* dan dikejar oleh F-18 yang lain. Falcon 2 mengambil inisiatif menggoyang sayap (*rocking wing*) untuk memberi tanda bahwa kedua pesawat F-16 kita tidak mempunyai maksud mengancam.

1.19 Pukul 17.26

Falcon Flight dapat berkomunikasi dengan kedua Hornet pada frekuensi UHF 243.0 (*guard frequency*) dan menanyakan identitas mereka. Dari rekaman video F-16, diketahui penerbang Hornet menyatakan “*We are F-18 Hornet from US Navy Fleet, our position on International Water, stay from our warships*” dan menyebutkan *Squawk number*, serta tidak mempunyai ijin lintas. *Leader Falcon Flight* menjelaskan bahwa F-16 TNI AU sedang melaksanakan patroli, bertugas melaksanakan identifikasi visual dan memberitahukan bahwa F-18 berada di wilayah udara Indonesia. Selanjutnya pesawat Angkatan Laut AS ini diminta kontak ke ATC setempat karena *Bali Control* tidak mengetahui status mereka. Disamping bertemu dua pesawat Hornet tersebut, *Falcon Flight* juga melihat sebuah kapal fregat yang sedang berlayar ke arah timur.

⁴⁷ F-18 Hornet adalah pesawat tempur supersonik, berkursi satu (model A dan C), dan ganda (model B dan D). F-18 merupakan jet bermesin ganda, tahan terhadap segala cuaca, gabungan antara jet penempur dan jet penyerang, dapat diisi bahan bakar di udara, perannya sebagai keunggulan udara, pengawalan, penghancuran pertahanan udara musuh, pengintai, pengawas udara garis depan, dukungan serangan udara jarak dekat dan dalam wilayah musuh serta pelaksana misi penyerangan siang dan malam.

1.20 Pukul 17.27

Hornet pergi menjauh sedangkan *Falcon Flight* "return to base" kembali ke Pangkalan Udara Iswahyudi, Madiun.

1.21 Pukul 18.15

Falcon Flight, mendarat dengan selamat di Lanud Iswahyudi, selanjutnya Pusat Operasi Sektor II tetap melanjutkan pengamatan serta dimonitor penuh oleh Pusat Operasi Udara Nasional. Laporan dari MCC Ngurah Rai kepada Pusat Operasi Udara Nasional menyatakan bahwa setelah *identifikasi visual* oleh pesawat F-16 TNI AU, selanjutnya pesawat-pesawat F-18 yang merupakan bagian dari Armada US Navy baru mengadakan kontak radio ke ATC.

2 Pengintaian Secara Visual Oleh B-737 Patroli Maritim

Pada tanggal 4 Juli 2003 Komandan Operasi Angkatan Udara II atas perintah Panglima Komando Operasi Angkatan Udara II Marsda TNI Teddy Sumarno melaksanakan Operasi Pengintaian Udara Maritim dengan menggunakan pesawat B-737, hasilnya konvoi armada Angkatan Laut dapat teridentifikasi secara visual dan berhasil diambil gambarnya dengan *hand held camera* sebagai bukti. Kapal-kapal yang teridentifikasi tersebut adalah sebagai berikut :⁴⁸

- a. Armada laut US Navy yang terdiri dari Kapal Induk (USS Carl Vinson), dua kapal *Frigate* dan satu Kapal *Destroyer*.
- b. Posisi armada Angkatan Laut AS tepatnya pada koordinat 06°.59'-114°29' BT, berlayar di antara Pulau Madura dan Kangean, pada jarak

⁴⁸ Editor Wresniwiro. *Ibid.* Hal 8

80 Nm dari ALKI II dan arah (*heading*) 150° menuju ke selat Lombok. Konvoi ini datang dari Selat Malaka atau Selat Sunda kemudian melewati Selat Lombok dan meneruskannya pelayarannya ke Australia atau langsung ke Samudera Pasifik.

- c. Selama Operasi Pengintaian Udara Maritim, pesawat B-737 TNI AU dibayangi 2 Hornet US Navy (NG 103 dan NG 205).
- d. Sebuah helikopter tampak *take off* dari kapal induk.

3 Alasan Identifikasi Visual

Identifikasi visual terhadap pesawat-pesawat F-18 Hornet tersebut dilakukan dengan alasan antara lain :⁴⁹

- a. Memastikan identitas pesawat tidak dikenal yang mungkin memerlukan pertolongan.
- b. Memperingatkan mereka karena telah mengganggu penerbangan sipil yang berupa tindakan bermanuver dekat dengan jalur *airways*⁵⁰ yang sibuk tanpa komunikasi dengan ATC setempat.
- c. Jumlah pesawat cukup banyak yaitu 5 buah dan berubah-ubah serta dengan secara jelas telah bermanuver untuk latihan perang-perangan di ruang udara Indonesia.
- d. Manuver jelas bukan di ruang udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia ataupun alur laut internasional namun di atas wilayah kepulauan dan laut pedalaman Indonesia.

⁴⁹ Editor Wresniwiro. *Ibid.* Hal. 8

⁵⁰ *Airways* atau jalur penerbangan ditujukan untuk menampung arus lalu lintas udara agar aman, lancar, teratur dan efisien. Di samping itu jalur penerbangan juga digunakan untuk memisahkan penerbangan domestik dan internasional, dan biasanya tidak melewati objek vital nasional.

- e. Wilayah udara di atas perairan tersebut dalam area ADIZ Indonesia (*Air Defence Identification Zone*) yang pasti sudah tercantum dalam peta dan chart penerbangan seluruh dunia. ADIZ adalah suatu zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara suatu negara. Setiap pesawat udara sipil ataupun militer yang berada dalam zona tersebut dan akan memasuki wilayah udara nasional diharuskan memberikan laporan rencana penerbangannya kepada negara pendiri ADIZ. Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat diberikan tindakan koreksi berupa *intersept* oleh pesawat udara militer negara pendiri ADIZ untuk mengidentifikasi pesawat udara pelanggar ADIZ. Zona tersebut terbentang mulai dari titik terluar laut teritorial negara yang bersangkutan hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang berbatasan dengan wilayah negara tersebut.⁵¹

4 Tindak Lanjut Dan Klarifikasi

Selanjutnya Panglima Komando Pertahanan Nasional menindaklanjuti melalui koordinasi dengan Satuan Intelijen Panglima Besar TNI untuk mendapatkan keterangan dari Atase Pertahanan Amerika yang ada di Jakarta. Hasil klarifikasi antara lain :⁵²

- a. Konfirmasi Awal

Pejabat Panglima TNI dan Panglima Besar Angkatan Udara serta Komando Pertahanan Udara Nasional mendapat keterangan dari Atase Pertahanan AS Col. Joe Dud (AD) dan Col. Rick Martinez (AL) bahwa mereka tidak mempunyai informasi adanya armada AL AS

⁵¹ Yuwono Agung Nugroho. *Op. Cit.* Hal. 92

⁵² Editor Wresniwiro. *Ibid.* Hal. 8-11

yang lewat, mereka memperoleh informasi dari koran dan media. Mereka juga menyebutkan bahwa US Navy sudah *contact* dengan ATC Bali sebelumnya. Dalam pertemuan itu Kas Komando Pertahanan Udara Nasional, Marsma TNI I.B. Sanubari yang mewakili Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional mempersilahkan mereka untuk konfirmasi ke ATC Bali. Ternyata sampai tanggal 8 Juli 2003 belum ada informasi bahwa sebelumnya mereka sudah minta ijin lewat atau sudah lapor ATC Indonesia.

b. Tanggal 7 Juli 2003

Departemen Luar Negeri telah memanggil dan meminta penjelasan resmi dari Kedubes AS tentang insiden Bawean.

c. Tanggal 10 Juli 2003

Pemerintah Indonesia menyampaikan protes lewat nota diplomatik berbentuk "*Aide Memoire*"⁵³ oleh Menko Polkam Susilo Bambang Yudhoyono yang bertindak selaku Menlu Ad Interim⁵⁴ kepada Pemerintah AS. Isinya antara lain menyebutkan :

1. Pemerintah Indonesia memprotes manuver pesawat-pesawat AL AS yang melintasi ruang udara dan laut pedalaman Indonesia pada tanggal 3 dan 4 Juli 2003, hal ini tentunya membahayakan keamanan penerbangan sipil Indonesia. Insiden tersebut menyebabkan keprihatinan yang mendalam bagi sebagian

⁵³ *Aide Memoire* adalah salah satu model yang digunakan dalam surat menyurat diplomatik yang isinya merupakan butir-butir pembicaraan yang merupakan catatan penting yang perlu diketahui. *Aide Memoire* ini disampaikan baik untuk diketahui maupun untuk memperoleh perhatian mengenai masalah yang telah dibicarakan tersebut.

⁵⁴ *Ad interim* (a.i.) adalah bersifat sementara.

masyarakat Indonesia tentang kemungkinan terjadinya pelanggaran integritas teritorial Indonesia.

2. Pemerintah Indonesia sudah memahami bahwa Kedubes AS di Jakarta sudah memberi penjelasan awal tentang situasi sesungguhnya kepada pejabat Indonesia dan menjelaskan tidak ada niat permusuhan dari pihak AS kepada Indonesia. Meskipun demikian pemerintah Indonesia tetap menunggu konfirmasi yang lebih komprehensif tentang penerbangan pesawat AL AS tersebut.

3. Pemerintah Indonesia menekankan pentingnya upaya untuk mencegah terulangnya insiden antara pesawat-pesawat kedua belah pihak di atas wilayah laut pedalaman Indonesia (*archipelagic waters*). Pemerintah Indonesia menyarankan diselenggarakannya konsultasi berkelanjutan antara institusi dari kedua negara untuk berdiskusi secara detail agar tidak terjadi *misscommunocation* dan *missunderstanding* di masa depan.

d. Tanggal 10 Juli 2003

Pertemuan Menko Polkam, Menlu Ad Interim⁵⁵ dengan Dubes AS tanggal 10 Juli 2003 menghasilkan kesepakatan bersama yang memuat antara lain :

1. Dubes AS Ralph Boyce memberi penjelasan yang rinci dan komprehensif, pernyataan keprihatinan dan permintaan penjelasan Pemerintah Indonesia ditanggapi serius oleh pemerintah AS. Dalam hal ini pemerintah AS telah menunjukkan kerjasama yang

⁵⁵ *Ad interim* (a.i.) adalah bersifat sementara.

baik dan sungguh-sungguh untuk menjernihkan duduk perkaranya dalam suasana bersahabat dan konstruktif.

2. Komitmen pemerintah AS bahwa pesawat tempur AS tidak akan terbang di atas daratan atau pulau Indonesia kecuali apabila telah mendapat ijin dari pemerintah Indonesia.
3. Pemerintah AS mengkonfirmasi bahwa kapal dan pesawat udara AS yang akan melintasi perairan Indonesia akan mematuhi peraturan lintas sesuai yang tertera dalam konvensi hukum laut yang telah diratifikasi Indonesia dan diakui AS sebagai bagian dari hukum kebiasaan internasional.
4. Dubes AS menegaskan bahwa pada tanggal 3 Juli 2003 pihak AS telah melakukan notifikasi sebelum melakukan penerbangan, namun sampai saat ini notifikasi tersebut belum diterima oleh Panglima Besar TNI. Dubes AS menekankan bahwa pemerintah AS akan tetap menghormati pejabat perhubungan udara dan pertahanan udara serta kedaulatan wilayah Indonesia.
5. Kedua belah pihak setuju mengenai perlunya komunikasi yang lebih efektif, guna mencegah terulangnya *misscommunication* seperti ini dan demi keselamatan penerbangan sipil di kemudian hari.
6. Pertemuan *Security Dialogue* ke-2 yang akan diadakan di Washington DC tahun 2003 untuk dimanfaatkan oleh kedua pemerintah untuk mendiskusikan "*rule of communication*" masalah ini.

5 Hasil Analisa

Dengan mengacu pada dasar hukum dan fakta di lapangan, peristiwa melintasnya kapal-kapal Angkatan laut AS dan pesawat-pesawat F-18 Hornet di perairan Pulau Bawean dapat dinilai sebagai berikut :⁵⁶

a. Konvoi armada Angkatan Laut AS

Alur lintasan konvoi kapal ditafsirkan tidak termasuk dalam pelanggaran, dikarenakan pemerintah AS belum meratifikasi UNCLOS 1982. Dalam sidang IMO, Indonesia dituntut untuk menyediakan alur laut kepulauan dari utara-selatan dan dari barat-timur (*full designation*). Akan tetapi dalam sidang IMO akhir bulan Juni 2003 lalu, pemerintah Indonesia hanya menyediakan alur utara-selatan saja (*partial designation*). Sehingga negara Amerika tetap berpegang pada ketentuan *route normally used for international navigation*. Hal ini dapat dimengerti apabila interpretasi AS terhadap setiap jalur adalah *route normally used for international navigation*.

b. Flight F-18 Angkatan Laut AS

Manuver oleh Flight F-18 telah melanggar ketentuan sebagai berikut :

1. Keluar dari ruang udara di atas *route normally used for international navigation*.
2. Tidak menaati ketentuan ICAO yaitu tidak melapor keberadaannya kepada ATC setempat.

⁵⁶ Editor Wresniwiro. *Op. Cit.* Hal. 15-16

3. Dilihat dari segi keamanan, pergerakannya dinilai membahayakan bagi penerbangan lain yang melintas pada jalur penerbangan yang ditentukan oleh ATC yang mewakili ICAO di wilayah tersebut.
4. Pesawat F-18 telah melakukan manuver yang dapat dikategorikan manuver latihan perang-perangan sehingga mengganggu jalur penerbangan sipil yang berada di wilayah penerbangan sipil internasional lainnya.
5. Pemerintah AS menyatakan bahwa mereka (pesawat udara F-18 Hornet dan Kapal US Navy) berada di atas perairan internasional, padahal sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982, telah dinyatakan dan disahkan sebelumnya bahwa Laut Jawa adalah *archipelagic water* yaitu laut pedalaman negara kepulauan Indonesia.

c. Komando Pertahanan Udara Nasional

Komando Pertahanan Udara Nasional telah melaksanakan prosedur dengan benar yang diawali identifikasi terhadap perijinan sampai ke identifikasi visual serta mengingatkan penerbangan F-18 US Navy agar berkomunikasi dengan ATC setempat.

d. *Military Coordination Center* dan radar *Air Traffic Center* penerbangan sipil

Peran MCC dan jaringan radar sipil sebagai sarana perpanjangan mata dari Komando Pertahanan Udara Nasional sangat vital dalam sistem Pertahanan Udara Nasional.

e. *Air Maritime Surveillance*⁵⁷

Peran unsur *Surveillance* seperti patroli Maritim B-737 TNI AU sangat penting dalam proses pembuktian dari suatu pelanggaran.

B. Analisa Kasus Bawean Ditinjau Dari Konvensi Chicago 1944

Wilayah udara sebagai wilayah dimensi yang tidak terpisahkan dari dimensi darat dan laut, mempunyai arti yang sangat penting bagi kepentingan nasional. Di dalam wilayah udara suatu negara terkandung aspek hukum, politik, ekonomi, maupun pertahanan dan keamanan.⁵⁸

Konvensi Chicago 1944 merupakan *Magna Charta* hukum udara internasional. Konvensi tersebut tidak hanya merupakan sumber hukum udara normatif, tetapi juga merupakan sarana konstitusional yang mendasar atas hukum manajemen internasional publik dalam setiap pemanfaatan euang udara. Konvensi tersebut juga merupakan *Grundnorm* oleh ICAO yang merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa.⁵⁹

Kasus penerbangan F-18 Hornet US Navy yang diintersep oleh pesawat F-16 TNI AU di atas pulau Bawean pada tanggal 3 Juli 2003 dapat dikategorikan sebagai tindakan pelanggaran wilayah udara. Sekalipun

⁵⁷ *Air Maritime Surveillance* adalah suatu pengamatan secara sistematis yang dilaksanakan baik terhadap ruang udara, permukaan daratan maupun perairan, lokasi atau tempat, sekelompok manusia atau obyek-obyek lain, baik dengan cara visual, aural, fotografi, elektronika maupun dengan cara lain. Dari kegiatan pengamatan ini kita mendapatkan informasi yang diperlukan untuk kemudian diubah menjadi data-data akurat yang sangat penting sehingga dapat digunakan sebagai bahan penyusunan strategi militer maupun strategi nasional bagi pimpinan nasional.

⁵⁸ Chappy Hakim. *Ibid.* Hal. 3

⁵⁹ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 30

pelayaran armada US Navy di Laut Jawa dianggap sah karena menggunakan rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.⁶⁰

Akan tetapi, kasus penerbangan pesawat F-18 Hornet dan manuvernya tetap ilegal dengan kategori pelanggaran wilayah udara terutama melanggar terhadap pasal-pasal dalam Konvensi Chicago 1944. Bentuk-bentuk pelanggaran tersebut dan pasal-pasal yang mengaturnya antara lain :

1. Pasal 1

Pasal 1 berbunyi :

"The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory".

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 ini tidak memberikan definisi yang secara jelas tentang pengertian dari ruang udara itu sendiri. Hal ini menimbulkan persepsi yang berbeda-beda antara negara satu dengan negara lainnya mengenai batas kedaulatan negara di ruang udara baik itu secara horisontal maupun vertikal.

Mengingat ruang udara mempunyai nilai yang sangat strategis sebagai bagian teritorial kedaulatan suatu negara. Berikut teori-teori yang dikemukakan oleh para ahli hukum kedirgantaraan mengenai pembatasan ruang udara secara vertikal :⁶¹

⁶⁰ Yuwono Agung. *Ibid.* Hal. 15

⁶¹ Priyatna Abdurrasyid. 1972. *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara*. Pusat Penelitian Hukum Angkasa. Jakarta. Hal. 101-115

1. Penafsiran luas ruang udara negara secara logika-yuridis

Ruang udara adalah jalur ruang udara di atmosfer yang berisikan cukup udara dimana pesawat udara dapat bergerak karena reaksi udara kepadanya sehingga mendapat gaya angkat (*lift*).

Jarak ketinggian kedaulatan negara di atmosfer akan ditentukan oleh kemampuan pesawat udara untuk mencapai ketinggian yang tertentu.

Jarak ketinggian kemampuan pesawat udara tersebut tentunya akan ditentukan oleh kemajuan teknologi pada suatu masa tertentu.

Berikut skema ruang udara dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 1

Penjelasan gambar :

- a. Belahan bumi secara horisontal.
- b. A merupakan wilayah udara negara di atmosfer yang jarak ketinggiannya ditentukan oleh kemampuan tinggi terbang pesawat udara pada masa sekarang.

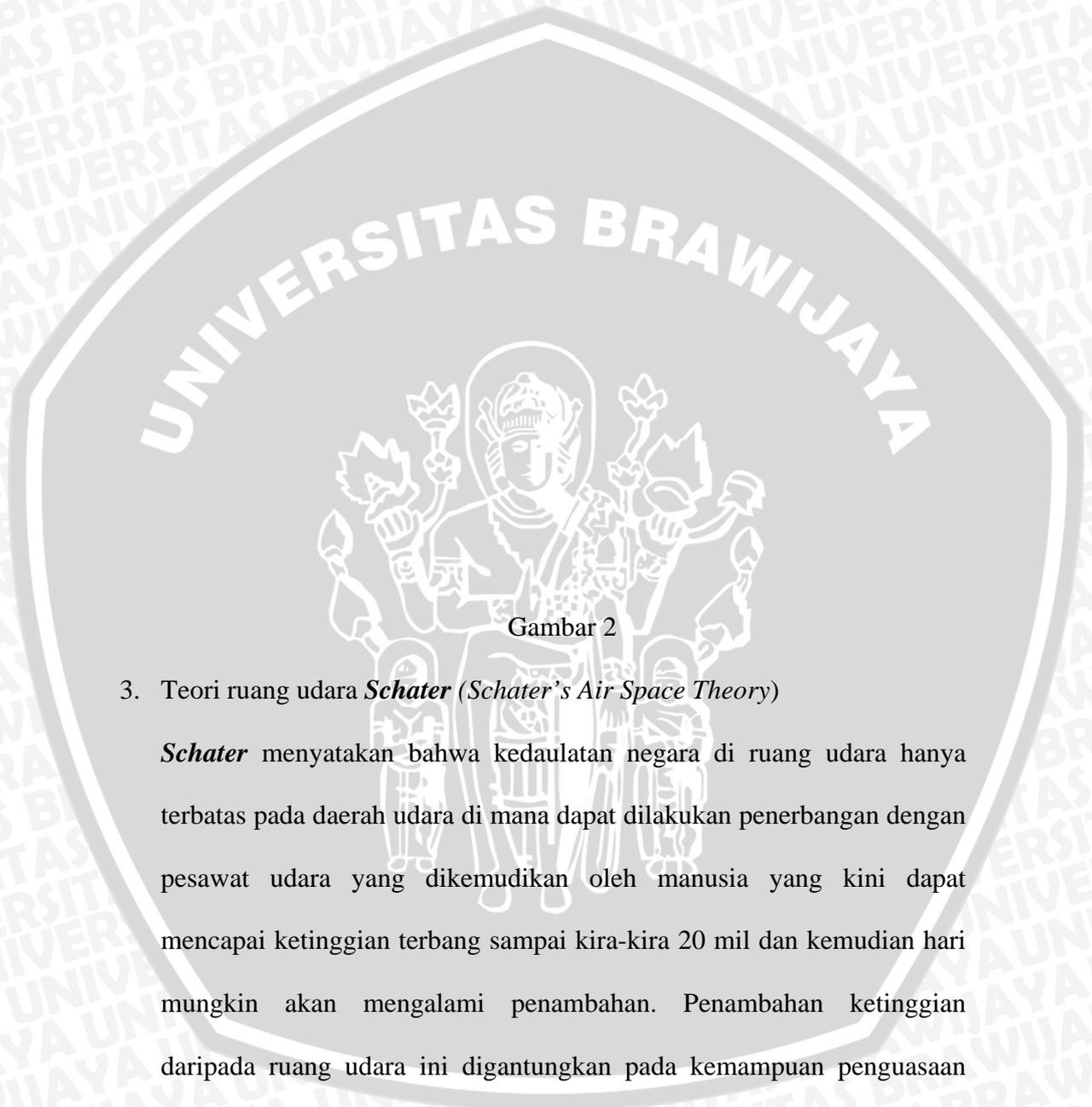
- c. B dan C adalah kemampuan tinggi terbang di masa-masa yang akan datang.
- d. D dan F adalah ruang udara di atmosfer bumi yang berisikan cukup udara untuk memberikan reaksi kepada pesawat udara.

2. Teori penguasaan *Cooper* (*Cooper's Control theory*)

Pada tahun 1951 ia mengatakan bahwa kedaulatan negara itu ditentukan oleh kemampuan negara yang bersangkutan untuk menguasai ruang udara yang di atas wilayahnya. Ia juga mengemukakan tentang pembagian ruang udara sebagai berikut :

- a. Untuk menguatkan Pasal 1 Konvensi Chicago, pemberian kedaulatan penuh kepada negara kolong di wilayah atmosfer-angkasa di atasnya, hingga ketinggian dimana penerbangan itu ditetapkan sekarang, dimungkinkan untuk diterbangkan, seperti wilayah yang disebut ruang udara teritorial.
- b. Penambahan kedaulatan dari negara kolong hingga 300 mil hingga permukaan bumi, wilayah kedua ini ditetapkan sebagai wilayah tambahan dan digunakan untuk mengadakan hak lintas melewati zona ini bagi semua alat penerbangan militer baik naik ataupun turun.
- c. Menyetujui prinsip bahwa semua ruang udara termasuk ruang udara tambahan adalah bebas bagi semua alat perjalanan.

Secara skematis *Cooper* membaginya sebagai berikut :



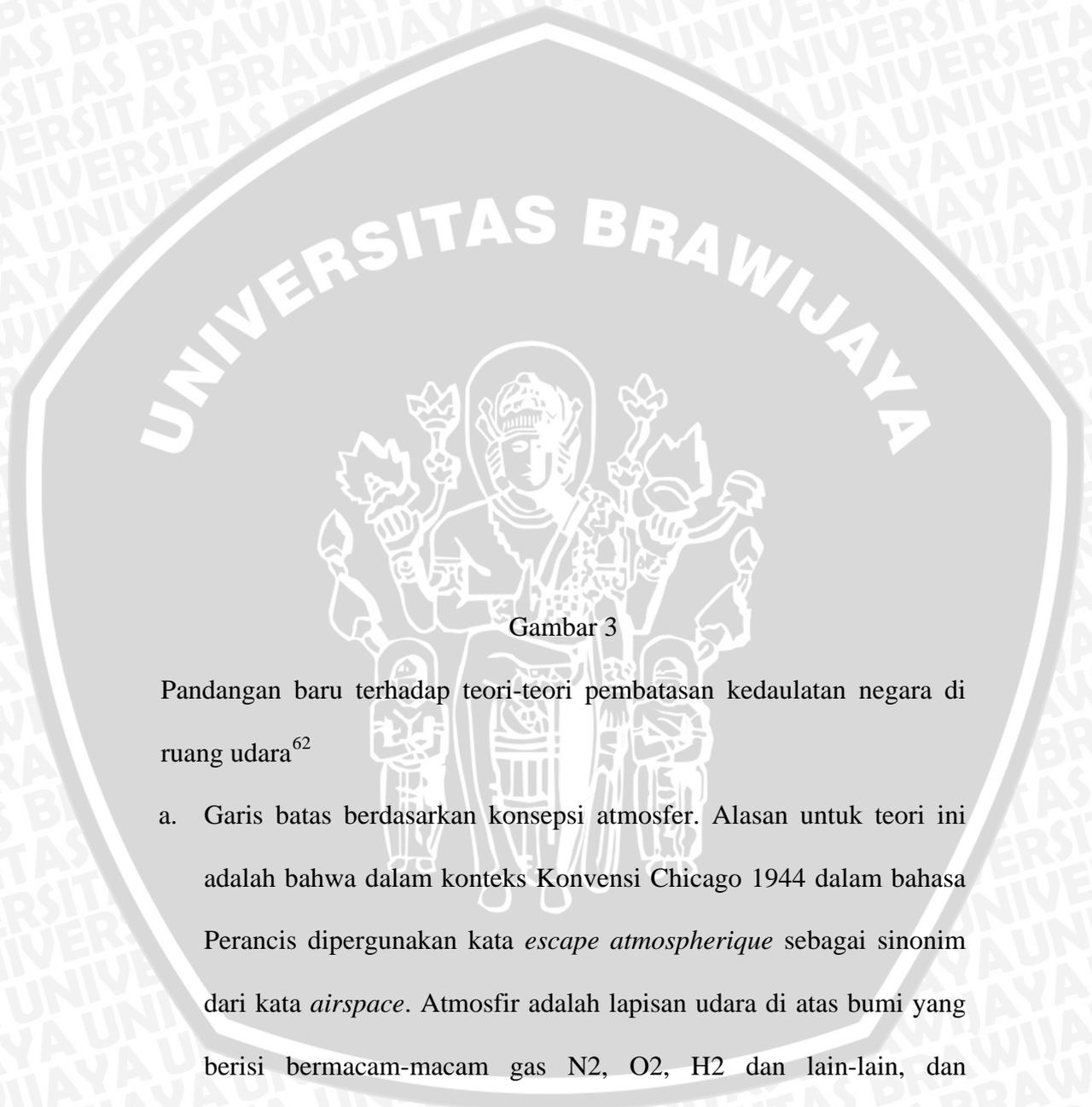
Gambar 2

3. Teori ruang udara *Schater* (*Schater's Air Space Theory*)

Schater menyatakan bahwa kedaulatan negara di ruang udara hanya terbatas pada daerah udara di mana dapat dilakukan penerbangan dengan pesawat udara yang dikemudikan oleh manusia yang kini dapat mencapai ketinggian terbang sampai kira-kira 20 mil dan kemudian hari mungkin akan mengalami penambahan. Penambahan ketinggian daripada ruang udara ini digantungkan pada kemampuan penguasaan teknologi dalam kedirgantaraan yang dimiliki oleh suatu negara. Semakin tinggi tingkat penguasaan suatu negara terhadap teknologi

kedirgantaraannya maka semakin tinggi pula ruang udara yang berada di bawah kekuasaannya.

Secara skematis dapat digambarkan sebagai berikut.



Gambar 3

Pandangan baru terhadap teori-teori pembatasan kedaulatan negara di ruang udara⁶²

- a. Garis batas berdasarkan konsepsi atmosfer. Alasan untuk teori ini adalah bahwa dalam konteks Konvensi Chicago 1944 dalam bahasa Perancis dipergunakan kata *escape atmospherique* sebagai sinonim dari kata *airspace*. Atmosfir adalah lapisan udara di atas bumi yang berisi bermacam-macam gas N₂, O₂, H₂ dan lain-lain, dan mempunyai kepadatan dan tekanan tertentu. Akan tetapi batas yang

⁶² Yuwono Agung. op. Cit. Hal. 62-64

demikian tidak akan mungkin konkret, karena hingga ketinggian tertentu masih terdapat unsur-unsur atmosfer.

- b. Garis batas ditentukan berdasarkan pembagian atmosfer dalam 4 bagian yaitu troposfer, stratosfer, mesosfer, dan ionosfer. Ruang udara hanya meliputi stratosfer karena pesawat terbang tidak bisa terbang melebihi stratosfer.
- c. Teori Konvensi Chicago atau teori ICAO berdasarkan ketinggian maksimum yang dapat digunakan pesawat terbang biasa, yang oleh ICAO didefinisikan sebagai alat yang dapat mendapat gaya angkat aerodinamis dari reaksi udara.
- d. Batas garis menurut **Van Karman**, berdasarkan titik di mana gaya aerodinamis dikalahkan oleh gaya sentrifugal, yaitu pada ketinggian kira-kira 90 kilometer, suatu teori yang sederhana, tetapi tidak praktis karena pada ketinggian 90 kilometer gaya angkat aerodinamis sudah demikian kecil sehingga tidak dapat lagi dimanfaatkan oleh pesawat udara biasa.
- e. Batas antara ruang udara dan ruang angkasa ditetapkan berdasarkan titik terendah dari suatu satelit buatan (*perigee*).
- f. Batas berdasarkan titik dimana sudara tidak ada lagi gaya tarik bumi. Teori ini didasarkan pada anggapan bahwa demi keamanan suatu negara, ruang udara di bawah garis ini masih bisa dipergunakan untuk melakukan pemboman atas wilayah negara lain.
- g. Batas ditentukan oleh kemampuan negara di bawahnya untuk secara efektif melakukan kekuasaannya. Suatu teori kekuatan akan

mengakibatkan batas antara ruang angkasa dan ruang udara akan berbeda-beda di setiap negara.

- h. Teori zona yang membagi antara ruang udara menjadi ruang udara yang tunduk pada kedaulatan suatu negara berdasarkan kemampuan terbang suatu pesawat udara biasa atau dengan cara pembatasan lain yaitu suatu daerah lintas yang dapat dilalui dengan bebas oleh pesawat udara nonmiliter dan di atas kedua zona tersebut ruang yang bebas.
- i. Batas yang ditentukan secara arbitrer dengan suatu perjanjian internasional.
- j. Suatu kombinasi antara teori-teori di atas.

Dengan terdapatnya berbagai teori untuk menentukan batas ruang udara tersebut di atas menandakan bahwa untuk mencapai kesepakatan internasional mengenai batas ruang udara sulit diwujudkan karena adanya perbedaan kepentingan di antara negara-negara. Untuk itulah perlu adanya penegasan tentang ruang udara dalam Konvensi Chicago 1944. Dan untuk mengatasi masalah pembatasan ruang udara baik secara vertikal dan horisontal dipergunakan sumber hukum lainnya baik itu UNCLOS maupun sumber lainnya.

Pada prakteknya kedaulatan negara secara horisontal ruang udara di atas daratan sesuai perjanjian perbatasan timbal balik. Untuk Indonesia, negara ini menganut Pasal 3 Konvensi PBB yang menyebutkan bahwa batas laut teritorial adalah 12 mil laut diukur dari garis pangkal. Pengaturan batas wilayah Indonesia secara horisontal mengikuti apa yang terdapat dalam

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia sehingga wilayah udara Indonesia termasuk di dalamnya juga ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Indonesia juga telah mengatur sendiri pembatasan ruang udaranya, hal ini diatur di dalam Rancangan Undang-Undang tentang Pengendalian Ruang Udara Nasional. Untuk batas kedaulatan ruang udara vertikal Indonesia adalah 110 km sedangkan batas horisontalnya adalah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Yang dimaksud dengan peraturan perundangan di sini adalah perjanjian bilateral dan atau ketentuan internasional tentang batas wilayah.⁶³

Mengacu pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang menyebutkan bahwa “*setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atasnya.*” Sedangkan yang dimaksud dengan wilayah udara adalah ruang udara di atas bagian daratan dan perairan teritorial yang berada di bawah kekuasaan kedaulatan perlindungan atau mandat dari negara (Pasal 2).⁶⁴

Dengan demikian dapat diartikan bahwa ruang udara di atas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah ruang udara yang penuh dan utuh yang dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk kepentingan pemiliknya.

Hal ini menunjukkan bahwa setiap negara mempunyai hak yaitu kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayah kedaulatannya. Yang perlu kita ketahui bahwa kedaulatan negara atas ruang

⁶³ Rancangan Undang-Undang tentang Pengelolaan Ruang Udara Indonesia Pasal 6 ayat 1 dan 2

⁶⁴ Pasal 1 dan Pasal 2 Konvensi Chicago 1944

udara di atas wilayah teritorialnya merupakan prinsip utama yang mendasari seluruh sistem hukum udara internasional, termasuk di dalamnya Konvensi Chicago 1944. Kedaulatan negara di ruang udara diwujudkan dengan adanya penguasaan secara penuh dan utuh terhadap seluruh wilayah udara nasional suatu negara (Negara Indonesia).⁶⁵

Dengan demikian tidak ada satupun pesawat ruang udara, baik pesawat udara sipil maupun militer diperbolehkan menggunakan ruang udara nasional Republik Indonesia kecuali setelah mendapat ijin atau telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara Indonesia dengan negara lain, baik bilateral maupun multilateral.⁶⁶

Sehingga apabila ada suatu keadaan dimana pesawat terbang suatu negara baik pesawat udara sipil maupun pesawat udara negara memasuki wilayah udara negara lain tanpa ijin sebelumnya dari negara yang dimasukinya dapat dikategorikan pelanggaran wilayah udara.

Penerbangan F-18 Hornet US Navy AS di atas Pulau Bawean dimana penerbangan tersebut dilakukan tanpa melakukan komunikasi dengan ATC setempat (ATC Juanda dan ATC Ngurah Rai) dapat dikategorikan sebagai tindakan yang tidak menghormati atau bahkan melanggar kedaulatan negara Indonesia atas wilayah udaranya.

Hal ini berkaitan dengan kedaulatan Indonesia terhadap wilayah udaranya dimana kedaulatan atas wilayah udara tersebut terdapat prinsip bahwa suatu negara bebas untuk mengatur dan bahkan melarang pesawat

⁶⁵ T. May Rudy. 2002. *Hukum Internasional 2*. Refika Aditama. Bandung. Hal. 32

⁶⁶ Chappy Hakim. *Ibid*. Hal. 2

asing terbang di atas wilayahnya dan tiap-tiap penerbangan yang tidak diijinkan merupakan pelanggaran terhadap kedaulatan teritorial negara di bawahnya.⁶⁷

Apabila ada pesawat udara baik itu pesawat udara sipil maupun pesawat udara negara termasuk di dalamnya pesawat udara yang dipergunakan untuk kepentingan militer maka harus meminta ijin terlebih dahulu dengan negara kolong apabila ingin memasuki wilayah udara negara lain.

Sedangkan mereka (F-18 Hornet US Navy AS) memasuki wilayah udara yang merupakan bagian dari wilayah teritorial Indonesia (perairan di atas Pulau Bawean). Perairan di sekitar Pulau Bawean termasuk dalam kategori laut pedalaman sedangkan di perairan pedalaman suatu negara (Indonesia) mempunyai kedaulatan sempurna atas wilayah udara di atasnya.

Sehingga apabila ada pesawat udara asing yang melakukan penerbangan tanpa meminta ijin atau minimal mengkonfirmasi keberadaan mereka di wilayah laut pedalaman Indonesia yang notabene merupakan wilayah udara yang berada di bawah kedaulatan penuh Negara Indonesia, dapat dilakukan *intersep* (penyergapan) terhadapnya karena dianggap telah melakukan pelanggaran wilayah udara.

Aplikasi terhadap prinsip kedaulatan negara di ruang udaranya yang utuh dan mutlak tersebut mengakibatkan tidak ada pesawat negara lain yang dapat memasuki ataupun melalui wilayah udara negara lainnya tanpa ijin,

⁶⁷ Chappy Hakim. *Ibid.* Hal. 2

persetujuan dari negara tersebut berapapun ketinggiannya.⁶⁸ Sifat kedaulatan yang penuh dan utuh dari negara di ruang udara nasionalnya sangat berbeda dengan sifat kedaulatan negara di laut wilayahnya. Karena sifat yang demikian itu maka ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas dari pihak asing seperti yang terdapat di laut teritorial.⁶⁹

Hal ini berarti pada dasarnya wilayah udara suatu negara tertutup bagi pesawat-pesawat negara lain. Sifat tertutupnya wilayah udara suatu negara bagi pesawat-pesawat negara lain (pesawat udara negara dan pesawat udara negara), mengingat ruang udara yang merupakan media gerak bagi pesawat terbang sangat rawan terutama ditinjau dari sudut kepentingan pertahanan dan keamanan negara dibawahnya.

2. Pasal 2

Pasal 2 berbunyi :

“For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State”.

Mengacu pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang menyebutkan bahwa *“setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atasnya.”* Sedangkan yang dimaksud dengan wilayah udara adalah ruang udara di atas bagian daratan dan perairan teritorial yang berada di bawah kekuasaan kedaulatan perlindungan atau mandat dari negara (Pasal 2).⁷⁰

⁶⁸ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 24

⁶⁹ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 60

⁷⁰ Pasal 1 dan Pasal 2 Konvensi Chicago 1944

Dengan demikian dapat diartikan bahwa ruang udara di atas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah ruang udara yang penuh dan utuh yang dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk kepentingan pemiliknya.

Di ruang udara tersebut suatu negara mempunyai hak dan kewenangan, baik yang terkait dengan pemanfaatan untuk kepentingannya maupun untuk menjaga dari berbagai kemungkinan yang dapat menganggunya sebagai wujud daripada penegakan kedaulatan. Pemerintah sebagai organ negara pengemban kepentingan negara yang essential, seperti masalah kedaulatan negara di ruang udara, keamanan dan penegakan hukum di ruang udara, keselamatan negara dan kegiatan lain yang memanfaatkan ruang udara.

Berkaitan dengan kedaulatan Indonesia terhadap wilayah udaranya maka dapat kita ambil kesimpulan bahwa wilayah udara Indonesia seluas wilayah daratan dan wilayah laut hingga batas-batasnya. Ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 mengakui bahwa setiap negara memiliki "*kedaulatan lengkap dan eksklusif*" atas ruang udara di atas wilayahnya dan perairan teritorialnya.

Hal ini ditegaskan di dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yaitu pada Pasal 4 yang menyatakan bahwa negara Indonesia berdaulat penuh atas wilayah udaranya. Hal ini tercantum pula dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang meliputi juga ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.⁷¹

⁷¹ Chappy Hakim. *Ibid.* Hal. 2-3

Dengan demikian maka jelaslah konsep dan status hukum wilayah udara nasional Indonesia yaitu seluas laut teritorial yaitu 12 mil diukur dari garis-garis pangkal. Dan proyeksi kedaulatan ini merupakan ruang udara nasional yang mempunyai sifat mutlak dan tidak mengenal perkecualian.

Dengan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan juga berakibat terhadap wilayah udara nasional. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 2 UNCLOS yang menentukan bahwa kedaulatan suatu negara meliputi ruang udara di atas wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya. Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai wilayah ruang udara dimana sifat dan status hukumnya dipengaruhi oleh sifat dan status hukum wilayah daratan dan wilayah lautan.

Indonesia mempunyai kedaulatan yang sempurna atas wilayah daratan, sehingga Indonesia juga memiliki kedaulatan yang sempurna atas ruang udara di atas wilayah daratan. Di perairan pedalaman suatu negara mempunyai kedaulatan yang sempurna, demikian juga Indonesia. Sehingga Indonesia berdaulat penuh terhadap wilayah ruang udara di atas perairan pedalaman. Kedaulatan yang penuh pada prinsipnya tanpa pembebasan.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 tahun 1960 yang telah disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, lebar laut teritorial Indonesia adalah 12 mil diukur dari garis pangkal. Indonesia mempunyai kedaulatan atas wilayah teritorial, ruang udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya.

Di laut teritorial berlaku ketentuan hak lintas damai, namun di ruang udara di atas laut teritorial tidak berlaku hak lintas damai bagi pesawat udara asing. Hal ini sebagai konsekuensi pengakuan kedaulatan negara yang utuh dan penuh dalam Konvensi Chicago 1944.

Dengan demikian Indonesia mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh terhadap ruang udara di atas laut teritorial. Perairan kepulauan Indonesia adalah perairan yang berada di sisi dalam garis pangkal kepulauan Indonesia. Indonesia mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas wilayah tersebut, demikian juga terhadap wilayah ruang udara di atasnya. Sedikit pembatasan atas kedaulatan Indonesia atas perairan kepulauan adalah adanya hak lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan.

Namun, hak lintas damai demikian tidak berlaku bagi pesawat udara asing di ruang udara di atas perairan kepulauan. Sedangkan hak lintas penerbangan di atas perairan kepulauan melalui rute penerbangan di atas alur laut kepulauan diakui. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 53 Ayat (2) UNCLOS 1982.⁷²

Dan atas wilayah udara tersebut terdapat prinsip bahwa :⁷³

1. Negara-negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif,
2. Suatu negara bebas untuk mengatur dan bahkan melarang pesawat asing terbang di atas wilayahnya dan tiap-tiap penerbangan yang tidak

⁷² Pasal 53 UNCLOS 1982

⁷³ Chappy Hakim. *Ibid.* Hal. 13

dijinkan merupakan pelanggaran terhadap kedaulatan teritorial negara di bawahnya.

Sebagai akibat diakuinya prinsip kedaulatan yang utuh dan penuh di ruang udara di atas wilayah teritorial suatu negara maka setiap negara mempunyai hak antara lain : ⁷⁴

1. Mengizinkan atau menolak memberi ijin terhadap semua penerbangan internasional yang memasuki wilayah teritorialnya,
2. Menentukan peraturan-peraturan, keadaan dan pembatasan dalam pelaksanaan penerbangan di atas wilayahnya yang dianggap tetap,
3. Menetapkan dan jika diperlukan melaksanakan wewenang dan menerapkan hukum di wilayah teritorialnya baik terhadap pesawat udara nasional maupun bagi pesawat udara asing.

Sedangkan dalam kasus Bawean ini, pesawat-pesawat AS dianggap tidak mengakui kedaulatan yang utuh dan penuh Negara Indonesia atas wilayah udaranya di sekitar Pulau Bawean, karena mereka memasuki Pulau Bawean tanpa meminta ijin sebelumnya kepada pemerintah Indonesia, bahkan sekedar mengkonfirmasi keberadaan mereka pun tidak dilakukan. Sehingga tindakan masuk tanpa ijin telah mengganggu navigasi penerbangan sipil Indonesia.

Posisi pesawat-pesawat F-18 pada ketinggian bervariasi antara F_150-350 (15.000 kaki-35.000 kaki), kecepatan sekitar 450 Kts dan di radial 340°-015°, FL.250-155 dan jarak 113-135 Nm dari SBY (posisi sekitar Bawean) sehingga dapat diklarifikasi bahwa manuver yang dilakukan oleh F-18 AS

⁷⁴ Yuwono Agung. *Ibid.* Hal. 78-80

tersebut jelas bukan di ruang udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia ataupun alur laut internasional namun di atas wilayah kepulauan dan laut pedalaman Indonesia.

Dan berlakunya kedaulatan Negara Indonesia berdasarkan Rancangan Undang-Undang tentang Pengelolaan Ruang Udara Nasional untuk batas kedaulatan ruang udara vertikal Indonesia adalah 110 km sedangkan batas horisontalnya adalah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dari sini dapat kita ketahui dengan ketinggian penerbangan F-18 adalah berada di ketinggian yang merupakan bagian daripada batas ruang udara secara vertikal Indonesia. Sehingga F-18 selain melanggar kedaulatan negara ini pada wilayah perairan pedalaman dan juga pada ketinggian yang mana berlaku kedaulatan negara atas ruang udaranya sehingga pesawat asing dapat dilakukan intersept terhadapnya. Dan dalam wilayah kepulauan dan laut pedalaman berlaku kedaulatan penuh terhadap wilayah ruang udara di atas perairan pedalaman. Kedaulatan yang penuh pada prinsipnya tanpa pembebasan.⁷⁵

Sedangkan wilayah udara di atas perairan tersebut dalam area ADIZ Indonesia (*Air Defence Identification Zone*) yang pasti sudah tercantum dalam peta dan *chart* penerbangan seluruh dunia. *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) digunakan 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 baik sipil maupun

⁷⁵ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 45

negara termasuk militer yang berada dalam zona tersebut dan akan memasuki wilayah udara nasional diharuskan memberikan laporan rencana penerbangannya kepada negara pendiri ADIZ tersebut (Indonesia).

Zona ini terbentang mulai dari titik terluar laut teritorial negara yang bersangkutan hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang berbatasan dengan wilayah negara tersebut.⁷⁶

3. Pasal 3

Pasal 3 berbunyi :

- a. *This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.*
- b. *Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.*
- c. *No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with terms thereof.*
- d. *The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for safety of navigation of civil aircraft.*

Yang dimaksud dengan pesawat udara adalah sebagaimana yang dimuat dalam Pasal 6 dan 9 Konvensi Chicago 1944, adalah setiap pesawat yang dapat bergerak di atmosfer disebabkan oleh adanya reaksi-reaksi udara terhadap pesawat tersebut dan tidak karena reaksi gas-gas udara pada permukaan bumi.⁷⁷ Konvensi Chicago dalam masalah definisi ini kurang tegas dan menunjukkan suatu keragu-raguan. Apabila kita membaca ketentuan Pasal 3 dapat membawa kita secara "prima facie" pada

⁷⁶ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 92-98

⁷⁷ Priyatna Abdurasyid. 1989. *Hukum Antariksa Nasional Penempatan Urgensinya.* Pradnya Paramitha. Jakarta. Hal. 5

kesimpulan bahwa Konvensi Chicago berlaku hanya terbatas pada pesawat udara sipil.

Dari bunyi Pasal 3 bis yang merupakan perubahan Konvensi mengandung 4 ketentuan yang pada pokoknya:⁷⁸

- a. Negara mempunyai kewajiban hukum untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam dalam penerbangannya. Dan dalam hal melakukan prosedur pencegahan (*interception*), negara berkewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia yang berada dalam pesawat serta pesawat yang diintersepsi itu sendiri,
- b. Ditetapkan sebagai perwujudan kedaulatan negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil yang melakukan pelanggaran wilayah udara mendarat di pelabuhan udara negara itu yang telah ditentukan. Dalam menerapkan wewenangnya, kembali diingatkan agar negara memperhatikan ketentuan yang pertama di atas. Selain itu negara diminta untuk mengumumkan ketentuan-ketentuan yang dibuatnya dalam mengatur prosedur intersepsi terhadap pesawat udara sipil,
- c. Setiap pesawat udara sipil harus mematuhi instruksi yang diberikan oleh negara yang melakukan intersepsi terhadapnya. Untuk mendukung prinsip pematuhan ini setiap negara dituntut untuk memasukkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan bahwa pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya, akan mematuhi instruksi negara yang melakukan intersepsi kapan saja pesawat udara sipil itu mengalami kasus demikian. Juga dituntut agar setiap negara menetapkan dalam

⁷⁸ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 99

perundang-undangan nasionalnya ketentuan hukuman yang berat bagi para pemilik atau operator pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya, yang melanggar prinsip pematuhan dalam menghadapi intersepsi negara lain,

- d. Setiap negara akan mengalami tindakan-tindakan agar pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya, tidak akan dipergunakan untuk maksud yang bertentangan dengan tujuan Konvensi Chicago 1944.

Keberadaan Pasal 3 yang sepertinya membatasi berlakunya perjanjian ini kepada pesawat udara sipil, mengarahkan sebagian dari pasal tersebut pada penafsiran dasar yang berbeda. Pasal 3 merupakan suatu ketentuan yang tidak dapat diabaikan bagi hukum udara baik sipil maupun militer. Ada 5 prinsip utama yang dapat ditarik dari Pasal 3 ini, antara lain :⁷⁹

- 1). Konvensi Chicago mengenyampingkan pesawat udara militer, bea cukai dan polisi. Kesemuanya dimasukkan dalam klasifikasi pesawat udara negara (*state aircraft*).
- 2). Wewenang penetapan peraturan dibebankan kepada Dewan ICAO, antara lain apa yang disebut "*standards recommended practices* (SARPS Pasal 37 dan seterusnya)" dan wewenang ini ditujukan hanya kepada pesawat udara sipil komersial yang dianggap masuk dalam definisi pesawat udara sistem Konvensi Chicago.
- 3). Pesawat udara bea cukai, polisi dan militer dimasukkan dalam lingkup pesawat udara negara, dan pengaturannya di luar ketentuan sistem Konvensi Chicago sehingga dengan demikian tidak dibenarkan

⁷⁹ Editor Wresniwiro. *Op.Cit.* Hal. 62-63

melakukan kegiatan penerbangan di wilayah udara negara asing tanpa adanya ijin secara tertulis dari negara yang bersangkutan.

- 4). Pada prinsipnya pesawat udara negara hanya memiliki hak operasi terbatas pada penerbangan yang berlaku di wilayah negara mereka sendiri dan tentunya juga di atas lautan bebas.
- 5). Negara anggota berkewajiban untuk mengatur pesawat udara negaranya melalui ketentuan-ketentuan di dalam sistem perundang-undangan nasionalnya dan harus memperhatikan kepentingan dan keselamatan navigasi pesawat udara sipil. Keberadaan norma ini dapat diterima dalam hukum udara.

Sedangkan yang dimaksud dengan pesawat udara militer dapat kita ambil dari definisi yang diberikan oleh Angkatan Laut AS yaitu "*all aircraft operated by commissions units of armed forces of nation bearing military markings of that nations, commanded by a member of the armed forces, and manned by crew subject to regular armed forces discipline.*"⁸⁰

Jadi yang dimaksud dengan pesawat udara militer adalah pesawat udara yang dioperasikan oleh suatu unit komisi angkatan bersenjata dari suatu negara yang berhubungan dengan tanda-tanda militer dari suatu negara, yang dikomandani oleh sejumlah anggota dari angkatan perang dan dididik oleh sejumlah awak yang merupakan bagian daripada disiplin angkatan perang yang tetap.

Dari sini dapat kita ketahui bahwa status daripada pesawat F-18 merupakan bagian daripada pesawat udara negara yang dispesifikkan untuk

⁸⁰ Editor Wresniwiro. *Op. Cit.* Hal. 70

kepentingan militer yaitu kepentingan Angkatan Laut AS. Pesawat militer merupakan bagian daripada pengertian pesawat udara negara, dimasukkan di luar ketentuan sistem Chicago sehingga demikian tidak dibenarkan melakukan kegiatan penerbangan di wilayah udara negara asing tanpa adanya ijin secara tertulis dari negara yang bersangkutan. Sehingga manuver di atas Pulau Bawean jelas-jelas melanggar Pasal 3 ayat d karena ruang udara di atas Pulau Bawean merupakan wilayah udara nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.

Tambahan pula manuver itu melanggar ketentuan Pasal 3 ayat d pula karena perilaku itu dilarang dengan adanya kata-kata "*undertake, ... that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.*" Pasal 12 tentang *Rules Of The Air* mengatur pula setiap negara peserta perjanjian agar mengambil langkah persetujuan untuk menjamin setiap penerbangan pesawat udara atau manuver di daerah teritorialnya bahwa setiap pesawat udara yang membawa tanda nasionalnya, apapun yang menunjukkan bahwa itu adalah tanda nasionalnya, seharusnya mengikuti dengan tatacara dan peraturan yang berhubungan dengan penerbangan dan manuver pesawat yang dikategorikan pesawat udara militer, ... Di atas ketinggian laut, tata cara dalam militer seharusnya ditetapkan di bawah Konvensi Chicago setiap negara peserta perjanjian menyetujui untuk menjamin penuntunan dari setiap bentuk pelanggaran peraturan yang digunakan dalam Konvensi ini.

AS dapat berkilah bahwa ia tidak pernah mengakui dan meratifikasi UNCLOS 1982 dan memperlakukan Laut Jawa sebagai :⁸¹

⁸¹ Editor Wresniwiro. *Op. Cit.* Hal. 88



1. Lautan bebas berdasarkan Konvensi Chicago Pasal 12,
2. *Sea lines of communication*,
3. *Necessity* dan *self preservation*.

Akan tetapi sebagai konseptor dan promotor dari pada Konvensi Chicago pasti AS harus menghormati peraturan-peraturan di dalamnya. Jadi bisa dikatakan tindakan pesawat Hornet AS ini telah melanggar ketentuan dari Pasal 3 Konvensi Chicago berupa tindakan manuver yang dilakukan di perairan kepulauan Indonesia yang sangat membahayakan kedaulatan negara dan juga membahayakan navigasi penerbangan sipil Indonesia.

Selain itu, pesawat F-18 pesawat udara negara terutama militer hanya diperkenankan beroperasi secara terbatas pada penerbangan yang berlaku di wilayah negara mereka sendiri dan tentunya juga di atas lautan bebas. Sedangkan pesawat F-18 ini terbang dan bermanuver yang jelas-jelas merupakan bagian dari wilayah perairan kepulauan Indonesia.

4. Pasal 6

Pasal 6 berbunyi :

"No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission on other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization."

Pasal 6 menyebutkan bahwa tidak ada jadwal pelayanan udara internasional yang dioperasikan lebih dari batas wilayah teritorial Negara peserta perjanjian kecuali dengan ijin khusus dari negara pemberi hak untuk melalui wilayah udara nasional negara peserta, dan di bawah persetujuan dengan aturan seperti ijin atau kuasa.

Ditambah adanya pengaturan bahwa pesawat udara bea cukai, polisi dan militer dimasukkan dalam lingkup pesawat udara negara, dan pengaturannya diluar ketentuan sistem Konvensi Chicago sehingga dengan demikian tidak dibenarkan melakukan kegiatan penerbangan di wilayah udara negara asing tanpa adanya ijin secara tertulis dari negara yang bersangkutan.

Maka pesawat F-18 Hornet yang notebene merupakan pesawat udara militer dianggap telah melakukan pelanggaran dikarenakan mereka telah melakukan penerbangan di wilayah udara negara Indonesia tanpa adanya ijin daripada Negara Indonesia secara tertulis dan juga negara Indonesia tidak memberi ijin khusus atau kuasa pada pesawat F-18 Hornet untuk memasuki wilayah udara nasional Indonesia.

Sehingga dapat dikatakan dan dianggap secara normatif Pasal 6 bahwa pesawat F-18 Hornet telah melanggar ketentuan dari pasal tersebut untuk memperoleh ijin terlebih dahulu atau kuasa dari negara pemilik kedaulatan untuk bisa melakukan penerbangan di atas wilayah udaranya.

Peraturan-peraturan yang seharusnya dilaksanakan sebelum suatu penerbangan dilakukan ini tidak dilakukan oleh pesawat-pesawat (lima buah) F-18 Hornet sehingga bisa dikategorikan dalam pelanggaran wilayah udara. Tahapan yang harus dilalui oleh suatu pesawat terbang asing baik pesawat udara negara maupun pesawat udara sipil untuk masuk atau melalui wilayah ruang udara Indonesia adalah pemohon mengajukan ke Departemen Luar Negeri, setelah diijinkan dan begitu prosesnya telah disetujui, berlaih

ke Departemen Perhubungan, panglima Besar TNI, Assintel TNI, Bais kembali ke Assintel, Asops batu setelah itu diserahkan kepada pemohon.⁸²

Karena mereka memasuki wilayah udara Indonesia tanpa sebelumnya meminta ijin baik dalam berupa *Security Clearance* dan *Flight Approval* kepada instansi yang terkait. Padahal diwajibkan bagi pesawat udara negara karena pesawat F-18 merupakan pesawat udara negara yang dipergunakan dalam operasi militer AS dan merupakan bagian daripada Kapal USS Navy AS, hanya dapat dilakukan berdasarkan ijin khusus pemerintah.

Sehingga penerbangan yang dilakukan oleh F-18 di atas perairan di sekitar Pulau Bawean merupakan pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 6 yang mana mengharuskan setiap pesawat udara negara asing yang dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan ijin khusus pemerintah.

C. Analisa Kasus Bawean Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

1. Pasal 1

Pasal 1 Angka 2 berbunyi :

“Wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia.”

Pengaturan tentang wilayah udara Indonesia tidak diatur secara jelas dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 melainkan diatur dalam peraturan perundang-undangan lainnya seperti Undang-Undang Nomor 17

⁸² Panglima Komando Pertahanan Udara Nasional. 2000. *Jangan Panas Kuping : Angkasa Nomor 9 Juni 2000 Tahun X*. Dinas Penerangan Angkatan Udara. Jakarta. Hal. 4

Tahun 1985, Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan juga Pasal 25 A Undang-Undang Dasar 1945 hasil amandemen kedua. Pasal 25 A Undang-Undang Dasar 1945 hasil amandemen kedua menyatakan bahwa “*Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berisi Nusantara di wilayah-wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-undang*”.

Di dalam pasal ini disebutkan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan dan tentunya pasal ini menegaskan daripada kedaulatan Indonesia atas ruang udara di atas wilayah yang sebagaimana disetujui dalam Konvensi UNCLOS 1982. Dengan demikian maka jelaslah konsep dan status hukum wilayah udara nasional kita yaitu seluas laut teritorial yaitu 12 mil diukur dari garis-garis pangkal. Dan proyeksi kedaulatan ini merupakan ruang udara nasional yang mempunyai sifat mutlak dan tidak mengenal perkecualian.

Ratifikasi Indonesia terhadap UNCLOS ditetapkan dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985. Ketentuan yang mengatur tentang kedaulatan negara adalah Pasal 2 yang menentukan bahwa kedaulatan negara pantai meliputi ruang udara di atas daratan, perairan pedalaman dan laut teritorial. Di samping itu, dalam Pasal 49 ditentukan bahwa kedaulatan negara kepulauan meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan.

Dan berlakunya kedaulatan Negara Indonesia berdasarkan Rancangan Undang-Undang tentang Pengendalian Ruang Udara Nasional

untuk batas kedaulatan ruang udara vertikal Indonesia adalah 110 km sedangkan batas horisontalnya adalah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.⁸³

Dari sini dapat kita ketahui dengan ketinggian penerbangan F-18 adalah berada di ketinggian yang merupakan bagian daripada batas ruang udara secara vertikal Indonesia. Sehingga F-18 selain melanggar kedaulatan negara ini pada wilayah perairan pedalaman dan juga pada ketinggian yang mana berlaku kedaulatan negara atas ruang udaranya sehingga pesawat asing dapat dilakukan intersept terhadapnya.

Pelaksanaan kedaulatan negara di ruang udara yang utuh dan penuh, maka Indonesia mempunyai kewenangan untuk :

- a. Melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan dan ekonomi nasional,
- b. Untuk kepentingan pertahanan dan keamanan serta keselamatan penerbangan, pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang. Dalam kawasan itu pesawat udara asing dilarang terbang dan terhadap pesawat yang melanggar larangan dimaksud dapat dipaksa untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara di dalam wilayah Republik Indonesia.

Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau ijin khusus pemerintah. Penggunaan pesawat

⁸³ Rancangan Undang-Undang tentang Pengelolaan Ruang Udara Nasional Pasal 6 ayat 1 dan 2

udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan ijin dari pemerintah.

Sebagai negara kepulauan yang memiliki laut teritorial laut, dimana dalam laut teritorial hak dan kewajiban kita adalah sama dengan hak dan kewajiban dengan negara lain.

Bila negara lain melewati melewati laut teritorial negara kita, maka dia mempunyai kewajiban-kewajiban yang harus ditaati. Memasuki wilayah darat harus memiliki paspor, visa dan sebagainya. Begitu pula kita memasuki wilayah udara dan laut suatu negara pun harus minta ijin.⁸⁴

Dalam Pasal 53 ayat 3 UNCLOS 1982 mengatakan bahwa walaupun diakui sebagai negara kepulauan dan kita memiliki laut teritorial, maka bangsa Indonesia memiliki kewajiban untuk membuat atau menentukan beberapa alur laut yang dapat dilalui oleh negara-negara, kapal-kapal negara asing melalui laut alur itu dalam *innocent* (damai).

Yang dimaksud dengan *innocent* (Peraturan Pemerintah Nomor 36 tahun 2002) menentukan kewajiban bagi kapal-kapal asing yang melewati laut teritorial Indonesia, tidak diperkenankan menerbangkan pesawat dari suatu kapal. Sedangkan bagi kapal pencari ikan semua alat untuk menangkap ikan harus dalam keadaan tidak aktif dan disimpan dalam keadaan tidak operasional.

Pada dasarnya semua kapal asing yang tidak punya ijin tetapi ingin melewati laut teritorial kita hanya boleh melalui ALKI dan itu harus dilakukan dengan *innocent*. Yang artinya kapal selam tidak boleh dalam

⁸⁴ Editor Wresniwiro. *Op. Cit.* Hal. 112

keadaan menyelam dan kapal induk tidak boleh menerbangkan pesawatnya.

Penetapan alur laut kepulauan yang dapat dilalui oleh kapal atau pun pesawat udara asing menyebutkan bahwa mereka yang melintas di atas jalur ALKI dapat melakukan pelayaran atau penerbangan tanpa ijin. ALKI yang harus ditetapkan oleh Indonesia adalah jalur utara-selatan dan jalur barat-timur dan apabila Indonesia belum menyediakan Alur Laut Kepulauan yang dimaksud, maka hak lintas Alur Laut Kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional (Pasal 53 ayat 12 UNCLOS 1982).

Pengertian tentang rute yang digunakan secara internasional (termasuk rute udara di atasnya) sampai saat ini belum mendapat pengertian yang baku, sehingga setiap negara dapat memberikan penafsiran yang berbeda-beda. Dengan demikian yang akan dirugikan adalah negara kepulauan karena setiap jalur dapat ditafsirkan sebagai rute normal yang digunakan secara internasional (*route normally used for international navigation*).

Beberapa pesawat F-18 yang lepas landas dan mendarat di kapal induk Angkatan Laut AS yang melintasi Laut Jawa ke arah Timur nampaknya sedang mengaplikasikan ketentuan ini.

Akan tetapi melihat posisi terbang di wilayah udara Pulau Bawean (*radial* 340°-015°, FL.250-155 dan jarak 113-135 Nm dari SBY) berarti mereka tidak berada dalam wilayah perairan internasional melainkan perairan kepulauan dan juga pada ketinggian yang mana berlaku

kedaulatan negara atas ruang udaranya (4.400.000 km) sehingga pesawat asing dapat dilakukan intersept terhadapnya.

Dari penjelasan di atas dapat diambil kesimpulan bahwa keberadaan pesawat F-18 AS bukanlah di perairan internasional seperti yang mereka katakan selama ini melainkan mereka berada dalam perairan kepulauan, yang mana terdapat ketentuan bahwa Indonesia mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas wilayah tersebut, demikian juga terhadap wilayah ruang udara di atasnya. Sedikit pembatasan atas kedaulatan Indonesia atas perairan kepulauan adalah adanya hak lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan.

Namun, hak lintas damai demikian tidak berlaku bagi pesawat udara asing di ruang udara di atas perairan kepulauan. Sedangkan hak lintas penerbangan di atas perairan kepulauan melalui rute penerbangan di atas alur laut kepulauan diakui.

Dan dalam melaksanakan hak lintas penerbangan tersebut bagi setiap pesawat militer setiap waktu harus mengindahkan keselamatan penerbangan, serta selalu harus monitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otoritas lalulintas udara yang berwenang (Pasal 39 UNCLOS 1982 Jo. Pasal 54 UNCLOS 1982).

Selain itu dalam UNCLOS tercantum ketentuan bahwa setiap kapal asing termasuk pesawat yang mendampinginya diberi hak melewati ALKI. Pesawat yang lewat itu hanya boleh terbang mengiringi saja tanpa melakukan manuver. Akan tetapi pesawat udara yang melintas tersebut harus tetap tunduk pada aturan kita, yang artinya mereka harus melapor,

mengadakan komunikasi, tidak boleh melakukan penerbangan yang mencurigakan dan tidak boleh melakukan provokasi. Dalam UNCLOS yang telah diratifikasi oleh Indonesia tidak disebutkan pesawat seperti apa yang diijinkan melewati ALKI sehingga pemerintah dapat menerjemahkan bahwa yang boleh menelusuri ALKI hanyalah pesawat militer, namun dibatasi pesawat udara militer itu hanya mengikuti kapal yang dia kawal dan tidak boleh berhenti kemudian terbang lagi ataupun menunjukkan kemampuannya.⁸⁵

Pesawat F-18 Hornet milik AS telah jelas melakukan pelanggaran menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dikarenakan mereka memasuki, melalui dan melakukan penerbangan tanpa melakukan konfirmasi tentang keberadaan mereka dan mereka juga tidak melakukan ketentuan yang harus dilaksanakan oleh pesawat udara yang merupakan bagian dari kapal induk untuk tidak dioperasionalkan apalagi melakukan penerbangan dan manuver tanpa ijin yang diberikan oleh Negara Indonesia selaku negara kolong.

2. Pasal 4

Pasal 4 berbunyi :

“Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia”.

Ketentuan ini mengambil alih secara mutlak ketentuan umum Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, dan ketentuan ini menegaskan bahwa suatu negara berdaulat penuh dan utuh, dan ketentuan ini menegaskan bahwa

⁸⁵ Editor Wresniwiro. *Op. Cit.* Hal. 170

suatu negara berdaulat penuh dan utuh atas ruang udaranya sehingga tidak boleh pesawat negara lain melintasi ruang udara tanpa izin dari negara kolong. Dan aplikasinya terhadap prinsip kedaulatan negara di ruang udaranya yang utuh dan mutlak tersebut mengakibatkan tidak ada pesawat dari negara lain yang memasuki atau melalui wilayah udara negara lainnya tanpa izin ataupun persetujuan dari negara tersebut berapapun ketinggiannya.⁸⁶

Pelaksanaan kedaulatan negara di ruang udara yang utuh dan penuh, maka Indonesia mempunyai kewenangan untuk :

- a. Melaksanakan wewenang dan tanggung jawab dalam pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan dan ekonomi nasional.
- b. Untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara serta keselamatan penerbangan, pemerintah Indonesia menetapkan kawasan udara terlarang. Dalam kawasan udara itu pesawat udara asing baik pesawat udara militer maupun pesawat udara negara termasuk militer, dilarang terbang dan terhadap pesawat yang melanggar larangan yang dimaksud dapat dipaksa untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara di dalam wilayah Republik Indonesia.
- c. Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau izin khusus pemerintah. Sedangkan penggunaan pesawat udara negara asing dari dan ke atau

⁸⁶ Yuwono Agung. *Op. Cit.* Hal. 24

melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan ijin khusus pemerintah.

Akan tetapi dengan diterimanya Negara Indonesia sebagai negara kepulauan berdasarkan UNCLOS 1982, hal ini diikuti dengan konsekuensi logis bagi Indonesia untuk menyediakan fasilitas alur laut yang memotong laut teritorial dari batas ZEE ke batas ZEE lainnya guna menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia bagi pengguna umum. Ketentuan tersebut termasuk ruang udara di atasnya.

Dengan demikian kedaulatan Negara Indonesia yang penuh dan utuh di ruang udara di atas perairan kepulauan mengandung perkecualian yaitu dengan terdapatnya rejim ruang udara di atas Alur Laut Kepulauan (ALK) yang memberikan hak lintas bagi pesawat udara asing tanpa ijin, dengan pengecualian hal ini tidak berlaku di wilayah daratan dan dengan catatan ruang udara dengan jarak 25 mil laut sebelah kiri dan kanan alur tersebut (koridor udara selebar 50 mil laut/90 km) juga bebas digunakan pesawat udara siapa saja seperti di wilayah udara bebas.

Sedangkan keberadaan armada Angkatan Laut AS di perairan Indonesia berada posisi tepatnya pada koordinat 06°.59'-114°29' BT, berlayar di antara Pulau Madura dan Kangean, pada jarak 80 Nm dari ALKI II dan arah (*heading*) 150° menuju ke selat Lombok. Konvoi ini datang dari Selat Malaka atau Selat Sunda kemudian melewati Selat Lombok dan meneruskannya pelayarannya ke Australia atau langsung ke Samudera Pasifik.

Untuk pesawat F-18 Hornet sendiri berada di posisi radial 340° - 015° , FL.250-155 dan jarak 113-135 Nm dari SBY (posisi sekitar Bawean) dan berada di jalur *Green 63* sekitar Pulau Bawean. Pelaksanaan Alur Laut Kepulauan dan rute penerbangan ini diatur dalam Pasal 53 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 sedangkan di Indonesia diatur dalam Peraturan Pemerintah No 37 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan di alur laut yang telah ditetapkan.

Permasalahan yang timbul adalah adanya negara lain yang tidak atau belum mengakui alur laut kepulauan sebagaimana yang telah disediakan oleh pemerintah Indonesia. Dengan belum diterimanya penetapan ALKI oleh masyarakat internasional tentunya akan menimbulkan masalah tersendiri bagi negara kepulauan seperti Indonesia terutama adanya kemungkinan penyalahgunaan jalur ALKI oleh negara tertentu yang ingin melanggar kedaulatan negara Indonesia atas wilayahnya.

Penyalahgunaan tersebut dikarenakan mereka bisa menggunakan celah hukum yang terdapat pada Pasal 53 (12) UNCLOS yaitu menggunakan alur laut dan rute penerbangan di atasnya yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional yang sifatnya sama dengan alur bebas yaitu tanpa ijin dari negara pemilik kedaulatan. Selain itu, adanya kesamaan sifat itu adalah status operasi "*Normal Mode*" bagi kapal perang atau armada, dengan ketentuan boleh menerbangkan pesawat tempurnya.

Penyediaan alur laut kepulauan bagi rute penerbangan yang sifatnya bebas dan tanpa perlunya ijin dari negara pemilik kedaulatan tentunya bisa

menimbulkan permasalahan tersendiri terutama bagi pesawat yang masuk kategori pesawat tidak berjadwal termasuk di dalamnya pesawat udara negara seperti pesawat F-18 AS yang melakukan penerbangan dan manuver di Pulau Bawean yang sebelumnya tidak mengontak *air traffic controller* (ATC) terdekat di Surabaya, hal ini sangat membahayakan bagi penerbangan sipil.

Pada dasarnya semua kapal asing yang tidak punya ijin tetapi ingin melewati laut teritorial kita hanya boleh melalui ALKI dan itu harus dilakukan dengan *innocent*. Yang artinya kapal selam tidak boleh dalam keadaan menyelam dan kapal induk tidak boleh menerbangkan pesawatnya. Penetapan alur laut kepulauan yang dapat dilalui oleh kapal atau pun pesawat udara asing menyebutkan bahwa mereka yang melintas di atas jalur ALKI dapat melakukan pelayaran atau penerbangan tanpa ijin.

Akan tetapi sifat bebasnya alur laut kepulauan untuk digunakan oleh pesawat udara militer tanpa perlu ijin negara pemilik kedaulatan itu jelas bertentangan dengan Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan penerbangan internasional tidaklah bebas dipakai pesawat negara lain tanpa ijin karena akan berdampak pada jalur penerbangan sipil.

Pelayaran armada US Navy di Laut Jawa digolongkan dalam pelayaran yang sifatnya lintas damai atau "*innocent passage*" sehingga pesawat yang merupakan bagian dari kapal perang atau armada tidak diperkenankan terbang ataupun melakukan manuver-manuver.

Dan inilah yang dilakukan oleh pesawat F-18 tersebut yaitu melakukan penerbangan di jalur penerbangan sipil sehingga mengganggu navigasi

penerbangan sipil.⁸⁷ Sehingga pesawat F-18 ini tidak menghormati kedaulatan negara Indonesia atas wilayah udara dengan melakukan manuver yang membahayakan penerbangan sipil dan tidak melakukan kewajibannya untuk mengajukan ijin sebelum memasuki wilayah udara Indonesia.

3. Pasal 13

Pasal 13 berbunyi :

- 1). *Pesawat udara yang dapat digunakan di wilayah Republik Indonesia hanya pesawat udara Indonesia.*
- 2). *Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau ijin khusus pemerintah.*
- 3). *Penggunaan pesawat udara negara asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan ijin khusus pemerintah.*
- 4). *Ijin khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.*

Keberadaan pesawat F-18 Hornet di atas perairan Pulau Bawean merupakan bagian daripada konvoi Kapal USS Carl Vinson, selain itu kapal USS Vinson ini terdapat juga dua kapal *Frigate* dan satu kapal *Destroyer*. Dan jika melihat bunyi Pasal 13 ayat 1 bahwa yang dapat beroperasi di wilayah Indonesia hanyalah pesawat udara Indonesia sehingga jika dikaitkan dengan penerbangan pesawat F-18 di perairan Pulau Bawean maka hal ini dapat dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap ketentuan daripada Pasal 13 ayat 1.

Yang dimaksud dengan pesawat udara Indonesia adalah pesawat udara yang didaftarkan dan mempunyai tanda pendaftaran Indonesia. Sedangkan

⁸⁷ Chappy Hakim. *Ibid.* Hal. 4-5

pesawat F-18 Hornet dapat dikategorikan sebagai pesawat udara negara asing dikarenakan ia merupakan bagian daripada armada USS Navy milik AS yang dipergunakan untuk kepentingan militer yang mana secara otomatis didaftarkan di negara AS.

Ijin khusus bagi pesawat udara asing baik pesawat udara negara asing maupun pesawat udara sipil membutuhkan waktu yang sangat panjang. Biasanya penerbangan tidak berjadwal non komersial yang melintasi suatu negara yang mendapat *flight approval* akan membawa nomor ijin yang diberikan dan juga diberikan nomor transponder. Alat ini harus dihidupkan sehingga radar di bawah bisa menangkapnya untuk konfirmasi bahwa betul pesawat ini pesawat yang diber ijin oleh negara pemberi ijin tersebut.

Apabila mereka melintasi dari suatu negara, akan ditanya oleh *air traffic control* dan *defence identification zone* satu negara yang menanyakan ijin *clearance* tersebut. Aturan baku tersebut ditetapkan agar pengguna dapat mempergunakan ruang udara dengan aman dan sekaligus mempermudah *controller* mengatur bila ada dua atau lebih pesawat pada saat bersamaan mempergunakan jalur yang sama atau berdekatan sehingga terhindar dari kecelakaan pesawat.

Semua pesawat memang diharuskan mempergunakan peralatan navigasi dan komunikasi dengan baik dan benar agar posisinya selalu bisa diketahui. Meskipun demikian, semua pesawat udara diharuskan mematuhi jalur yang telah diijinkan sesuai rencana sebelum memulai penerbangan. Badan yang memegang otoritas keselamatan penerbangan di Indonesia adalah Departemen Perhubungan cq Direktorat Jenderal

Perhubungan Udara. Penjaminan keselamatan penerbangan di ruang udara nasional telah memiliki prosedur-prosedur yang baku. Semuanya telah diatur oleh ICAO serta prosedur tetap operasi pertahanan udara. Semua bermuara pada keselamatan dan keamanan negara.

Untuk mengatur keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia terdapat dua ijin yang harus dipatuhi para pengguna ruang udara Indonesia, khususnya bagi pengguna yang bukan dari penerbangan reguler (*airlines*) serta dari pesawat milik asing. Ijin tersebut yakni :

- 1). *Security Clearance* dikeluarkan oleh Panglima Besar TNI sedangkan *Diplomatic Clearance* dari Departemen Luar Negeri,
- 2). *Flight Approval* dari Departemen Perhubungan yang berarti ijin bagi pesawat yang memasuki ruangan udara nasional.

Semua pengguna ruang udara harus patuh pada aturan yang dibuat serta teguh dan tertib dalam penggunaannya. Ketentuan ini disusun oleh ICAO, mengingat di ruang udara Indonesia terdapat ribuan jalur penerbangan. Di ruang udara Indonesia terdapat 42 jalur penerbangan internasional dan lokal yang tiap harinya dipergunakan oleh ratusan jalur lokal yang tiap harinya dipergunakan oleh ratusan pesawat pengguna jasa penerbangan. Selain itu pesawat yang lewat harus mempunyai nama dan memenuhi persyaratan.

Adanya kewajiban untuk membuat rencana penerbangan, yang berisi antara lain nama dan jenis pesawat, nama panggilan, jam keberangkatan dan perkiraan kedatangan, ketinggian pesawat, kecepatan rata-rata, jumlah penumpang dan awak pesawat, perlengkapan pesawat, perlengkapan

darurat yang ada, jenis alat komunikasi apa yang ada, jumlah bahan bakar, serta landasan cadangan bila terjadi kesulitan mendarat di tujuan. Bila tidak ada yang melanggar peraturan yang disebut di atas, Pengatur Lalu Lintas Udara (PLLU) akan menyetujuinya.

Peraturan-peraturan yang diharuskan dilaksanakan sebelum suatu penerbangan dilakukan ini tidak dilakukan oleh pesawat-pesawat (lima buah) F-18 Hornet sehingga bisa dikategorikan dalam pelanggaran wilayah udara.

Karena mereka memasuki wilayah udara Indonesia tanpa sebelumnya meminta izin baik dalam berupa *Security Clearance* dan *Flight Approval* kepada instansi yang terkait. Padahal diwajibkan bagi pesawat udara negara karena pesawat F-18 merupakan pesawat udara negara yang dipergunakan dalam operasi militer AS dan merupakan bagian daripada Kapal USS Navy AS, hanya dapat dilakukan berdasarkan izin khusus pemerintah.

Sehingga penerbangan yang dilakukan oleh F-18 di atas perairan di sekitar Pulau Bawean merupakan pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 13 ayat 3 yang mana mengharuskan setiap pesawat udara negara asing yang dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan izin khusus pemerintah.

4. Pasal 16

Pasal 16 berbunyi :

"Dilarang menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain."

Penerbangan F-18 Hornet US Navy di radial 340°-015°, FL.250-155 dan jarak 113-135 Nm dari SBY (posisi sekitar Bawean) telah mengganggu sebuah maskapai penerbangan komersial, maskapai ini (Bouraq) merasa terganggu dengan kegiatan manuver yang dilakukan oleh pesawat-pesawat tersebut di sebelah barat Pulau Bawean.

Keluhan dari pesawat Bouraq yang lewat di jalur W-31 sebelah timur Pulau Bawean, tentang penampakan pesawat-pesawat tempur di dekat jalur penerbangan sipil, tentunya mengambarkan bahwa tindakan manuver yang dilakukan oleh pesawat-pesawat F-18 telah mengganggu kelancaran penerbangan yang dilakukan oleh Bouraq selaku pesawat udara yang dikategorikan sebagai pesawat udara sipil karena dipergunakan untuk keperluan pengangkutan secara berjadwal mengangkut barang ataupun manusia.

Setiap pesawat udara negara termasuk pesawat udara militer harus menghormati dan mempertimbangkan daripada navigasi penerbangan sipil yang melalui wilayah udara nasional Indonesia.

AS telah bertindak tidak menghormati keamanan penerbangan sipil dan juga kedaulatan negara Indonesia selaku negara kolong yang berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udaranya. Manuver yang dilakukan oleh pesawat-pesawat AS ini berlangsung secara terus menerus dan berputar-putar di kawasan yang sama (jalur penerbangan sipil *Green 63* dekat Pulau Bawean atau sekitar 66 mil laut dari Surabaya) dan cukup mencurigakan.

Manuver seperti itu bisa membahayakan kedaulatan negara kita selain juga mengganggu navigasi penerbangan sipil. Dengan kemampuan

teknologi dan persenjataan yang dimiliki oleh F-18 Hornet dapat dipastikan dalam hitungan menit pesawat-pesawat tersebut dapat saja menghancurkan kota-kota dan prasarana publik vital yang ada di daerah Jawa Timur atau kegiatan manuver ini digunakan dalam usaha mereka memata-matai wilayah udara Indonesia.

Dalam aturan internasional, jalur penerbangan komersial tidak boleh dipakai untuk manuver provokatif, apalagi manuver tersebut membahayakan pesawat lain (pesawat Bouroq). Pesawat apapun yang menggunakan jalur ini harus melapor keberadaannya kepada menara setempat dalam hal ini melapor kepada Bandar Udara Juanda (*Juanda Director*). Laporan tersebut berkaitan erat dengan keselamatan penerbangan yang dituangkan dalam peraturan internasional ICAO (*International Civil Aviation Organisation*).

Dari sini dapat kita ketahui apabila tindakan manuver yang dilakukan pesawat F-18 Hornet telah melanggar ketentuan Pasal 16 karena manuver tersebut dianggap membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain, dalam hal ini berbahaya bagi navigasi penerbangan sipil pada jalur *Green 63* dan juga kedaulatan negara kolong (Indonesia).

D. Antisipasi Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara

Sebagai langkah antisipasi disarankan sebagai berikut :

- a. Mengadakan konsultasi informal secara bilateral dengan negara Amerika dan dengan negara lain yang belum menerima alur laut kepulauan sebagaimana yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dalam hal memenuhi kewajibannya menyelenggarakan jalur untuk penerbangan internasional sehingga dapat menghindari perbedaan dan persepsi dalam interpretasi mengenai ketentuan internasional seperti UNCLOS 1982 dan Konvensi Chicago 1944.

- b. Melakukan penyempurnaan atau perubahan terhadap ketentuan Peraturan Pemerintah yang mengatur mengenai pelaksanaan hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan yaitu Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2002.

Diantaranya mengusulkan adanya perubahan dan penyempurnaan pengertian tentang pesawat udara yang boleh melintas adalah bagi pesawat udara yang merupakan kelengkapan kapal, *take off* dan *landing* hanya dari dan kembali ke kapal tersebut, ketinggian dibatasi hanya dapat beroperasi sampai ketinggian maksimal 5000 feet MSL (*Mean Sea Level*).

Penerbangan hanya dalam ruang udara di koridor ALKI, diukur maksimal 25 Nm ke kanan dan ke kiri dari sumbu ALKI atau maksimal 10% dari lebar selat, apabila selatnya sempit. Serta adanya keharusan membuka frekuensi dan melaksanakan kontak radio ke ATC terdekat.

- c. Meningkatkan kemampuan Pertahanan Udara dengan melengkapi unsur-unsur Pertahanan Udara khususnya untuk wilayah ALKI yang sangat

rawan terhadap pelanggaran wilayah yang serupa. Hal itu dapat dilakukan dengan mengoptimalkan fungsi MCC dan sistem integrasi radar sipil militer di seluruh Indonesia.

Pengembangan jaringan radar sipil dan militer sebaiknya dikoordinasikan tentang spesifikasi dan lokasi penempatan agar dapat saling membantu dalam pelaksanaan tugas selaku penanggung jawab keselamatan penerbangan dan penanggung jawab pertahanan keamanan ruang udara nasional.

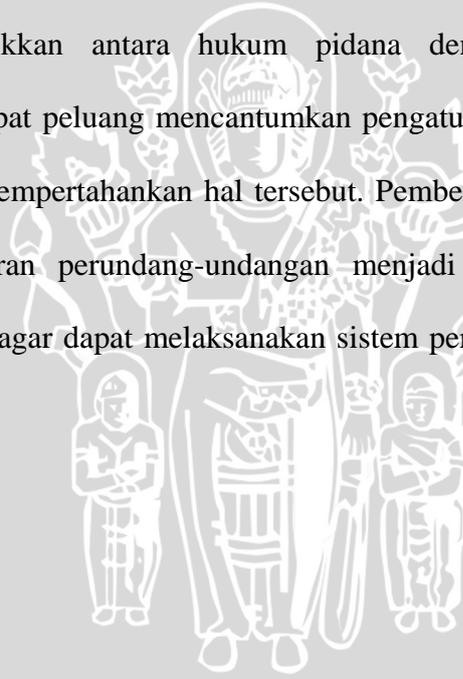
Dalam upaya penegakan hukum dan kedaulatan negara di ruang udara kita memerlukan kemampuan TNI AU yang tinggi dalam melaksanakan pengawasan wilayah dan penindakan apabila terjadi pelanggaran wilayah sehingga memerlukan sarana dan prasarana. Hal ini dapat dilakukan dengan pengadaan pesawat-pesawat udara yang berkemampuan tinggi dan radar-radar yang dapat menjangkau seluruh wilayah udara nasional.

- c. Meningkatkan sistem pengawasan berupa *Maritime Air Surveillance* untuk mencakup wilayah perairan dan kepulauan Indonesia yang sangat luas. Pelaksanaan *Maritime Air Surveillance* ini dilaksanakan oleh TNI AU dalam menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Angkatan Udara sebagai komponen utama merupakan inti kekuatan untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah dan keselamatan bangsa.

- d. Perlu adanya koordinasi yang baik dan teratur di antara instansi terkait yaitu TNI AU, Departemen Pertahanan, Departemen Luar Negeri, Departemen Perhubungan, Mabes TNI dan penerbangan sipil.

Hal ini dikarenakan kasus Bawean berkaitan dengan aspek hukum, pertahanan dan politik yang bermuara pada penegakan kehormatan bangsa dan negara, serta jati diri bangsa sebagai negara yang merdeka dan berdaulat.

- e. Pemerintah bersama-sama dengan DPR diharapkan dapat melanjutkan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, yang mencampuradukkan antara hukum pidana dengan hukum perdata, sehingga terdapat peluang mencantumkan pengaturan hak dan kedaulatan negara serta mempertahankan hal tersebut. Pembetulan, penyusunan dan penetapan aturan perundang-undangan menjadi lebih baik dilakukan dengan tujuan agar dapat melaksanakan sistem pertahanan negara dengan lebih baik.



BAB IV

KESIMPULAN

A. KESIMPULAN

Dari pembahasan di atas dapat kita ambil kesimpulan bahwa :

- a. Penerbangan pesawat F-18 Hornet AS di wilayah udara Pulau Bawean digolongkan sebagai tindakan pelanggaran wilayah udara Indonesia jika ditinjau dari Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dikarenakan pesawat F-18 telah melanggar ketentuan dalam bentuk sebagai berikut :

1. Penerbangan yang dilakukan oleh pesawat F-18 Hornet AS telah keluar dari ruang udara di atas *route normally used for international navigation* dan telah memasuki wilayah udara kepulauan Indonesia sehingga ia mempunyai kewajiban untuk memenuhi persyaratan tertentu sebelum memasuki wilayah udara yang merupakan wilayah teritorial Indonesia. persyaratannya adalah harus meminta ijin terlebih dahulu dengan pemerintah negara yang wilayah udaranya dilalui olehnya.
2. Tidak menaati ketentuan ICAO yaitu tidak melapor keberadaannya kepada ATC setempat, padahal kewajiban melapor merupakan persyaratan utama agar pesawat udara asing yang ingin memasuki atau melalui wilayah teritorial Indonesia. Sedangkan pesawat F-18 ini memasuki wilayah udara Indonesia tanpa adanya ijin ataupun tanpa adanya pemberian hak khusus dari pemerintah Indonesia.

3. Pesawat F-18 telah melakukan manuver yang dapat dikategorikan manuver latihan perang-perangan sehingga mengganggu jalur penerbangan sipil yang berada di wilayah penerbangan sipil internasional lainnya.
4. Pemerintah AS menyatakan bahwa mereka (pesawat udara F-18 Hornet dan Kapal US Navy) berada di atas perairan internasional, padahal sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982, telah dinyatakan dan disahkan sebelumnya bahwa Laut Jawa adalah *archipelagic water* yaitu laut pedalaman negara kepulauan Indonesia.
5. Pemanfaatan wilayah negara sebagai tempat dilaksanakannya yurisdiksi suatu negara dalam kenyataannya banyak menimbulkan permasalahan, salah satunya kasus penerbangan pesawat F-18 Hornet US Navy di atas Pulau Bawean pada tanggal 3 Juli 2003. Masalah tersebut disebabkan karena adanya perbedaan pendapat mengenai pemberlakuan hukum internasional mengenai pelayaran dan penerbangan di suatu wilayah perairan suatu negara.
 - b. Antisipasi yang dapat diupayakan oleh pemerintah Indonesia agar kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia seperti kasus Bawean tidak terulang kembali, antara lain :
 1. Mengadakan konsultasi informal secara bilateral dengan negara Amerika dan dengan negara lain yang belum menerima alur laut kepulauan sebagaimana yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dalam hal memenuhi kewajibannya menyelenggarakan jalur untuk penerbangan internasional sehingga dapat menghindari perbedaan dan

persepsi dalam interpretasi mengenai ketentuan internasional seperti UNCLOS 1982 dan Konvensi Chicago 1944.

2. Melakukan penyempurnaan atau perubahan terhadap ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Diantaranya mengusulkan adanya perubahan pengertian tentang pesawat udara yang boleh melintas adalah bagi pesawat udara yang merupakan kelengkapan kapal, *take off* dan *landing* hanya dari dan kembali ke kapal tersebut, ketinggian dibatasi hanya dapat beroperasi sampai ketinggian maksimal 5000 feet MSL (*Mean Sea Level*). Penerbangan hanya dalam ruang udara di koridor ALKI, diukur maksimal 25 Nm ke kanan dan ke kiri dari sumbu ALKI atau maksimal 10% dari lebar selat, apabila selatnya sempit. Serta adanya keharusan membuka frekuensi dan melaksanakan kontak radio ke ATC terdekat.
3. Meningkatkan kemampuan Pertahanan Udara dengan melengkapi unsur-unsur Pertahanan Udara khususnya untuk wilayah ALKI yang sangat rawan terhadap pelanggaran wilayah yang serupa.
4. Meningkatkan sistem pengawasan berupa *Maritime Air Surveillance* untuk mencakup wilayah perairan dan kepulauan Indonesia yang sangat luas.
5. Perlu adanya koordinasi yang baik dan teratur di antara instansi terkait yaitu TNI AU, Departemen Pertahanan, Departemen Luar Negeri, Departemen Perhubungan, Mabes TNI dan penerbangan sipil.
6. Pemerintah bersama-sama dengan DPR diharapkan dapat melanjutkan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, yang

mencampuradukkan antara hukum pidana dengan hukum perdata, sehingga terdapat peluang mencantumkan pengaturan hak dan kedaulatan negara serta mempertahankan hal tersebut.

B. SARAN

- a. Secara internal pemerintah Indonesia perlu menata ruang udara nasional. Sekalipun Indonesia telah memiliki Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang yang berhubungan dengan pengelolaan ruang udara, namun harus diakui pengaturan ini masih bersifat sektoral. Untuk itu perlu diadakannya pembuatan dan penyusunan aturan perundang-undangan tentang pengelolaan ruang udara nasional yang komprehensif dan bersinergi dengan aturan perundang-undangan lainnya, dapat mengakomodir berbagai aspek kepentingan nasional, serta dapat menjadi landasan hukum bagi setiap kegiatan yang berkaitan dengan pengelolaan ruang, terutama kebutuhan payung hukum bagi para pelaksana penegakan kedaulatan dan hukum wilayah udara.
- b. Pengelolaan ruang udara nasional menjadi penting, mengingat peran ruang udara yang sangat besar dalam hal menjaga kesinambungan pembangunan dan kepentingan nasional. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 dengan jelas menyebutkan bahwa negara berdaulat sepenuhnya dan eksklusif atas wilayah udaranya. Untuk itu kesamaan pandang antara instansi terkait untuk menyatukan langkah dalam menghadapi permasalahan pengelolaan ruang udara, baik dari dimensi hukum, politik, ekonomi, pertahanan dan

keamanan adalah hal yang wajib dilaksanakan saat ini. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi *misscommunication* dan *missunderstanding* dalam penanganan pelanggaran wilayah udara yang terjadi sehingga tidak merugikan posisi dan kepentingan nasional Indonesia.

c. Dalam membangun sistem keamanan perbatasan, baik di darat, di laut dan di udara haruslah memperhatikan adanya :

1. *Line of communication and coordination* yang mantap antara pos-pos perbatasan dengan pemerintah daerah dan pemerintah pusat;
2. Adanya pengaturan yang rapi antara pejabat-pejabat perbatasan antara kedua negara yang berbatasan, terutama di bidang pertukaran *intelligence* dan informasi, saling memahami persyaratan dan prosedur lintas batas masing-masing, dan bila perlu adanya kerjasama *Joint* atau *coordinate patrol, hot pursuit* dan *joint exercises*.
3. Meningkatkan penegakan hukum di masing-masing negara terutama di daerah perbatasan.

d. Dalam lingkup pertahanan negara, ruang udara adalah wilayah juang untuk dipertahankan dan diamankan, dimana pada wilayah ini tidak memberi peluang kepada pihak-pihak lain untuk mendayagunakan bagi suatu tujuan yang bertentangan dan tidak searah dengan kepentingan nasional dan bangsa dan Negara Indonesia. Upaya pertahanan nasional di ruang udara diselenggarakan bersama-sama dengan pertahanan nasional di daratan dan di lautan dengan tujuan mengatasi setiap bentuk ancaman melalui dan di udara. Sedangkan dalam upaya penegakan hukum dan kedaulatan negara di ruang udara menghadapi kendala berupa kurangnya kemampuan TNI

AU dalam melaksanakan pengawasan wilayah dan penindakan apabila terjadi pelanggaran wilayah sehingga memerlukan peningkatan secara kualitas dan kuantitas terhadap sarana dan prasarana yang dapat diandalkan yang berupa pesawat-pesawat udara yang berkemampuan tinggi dan radar-radar yang dapat menjangkau seluruh wilayah udara nasional.

- e. Kasus penerbangan pesawat F-18 Hornet US Navy di atas Pulau Bawean pada tanggal 3 Juli 2003 disebabkan karena adanya perbedaan pendapat mengenai pemberlakuan hukum internasional mengenai pelayaran dan penerbangan di suatu wilayah perairan suatu negara terutama di wilayah perairan kepulauan yang merupakan bagian daripada perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia sehingga setiap penerbangan dan pelayaran di daerah tersebut tidak merugikan Negara Indonesia yang dilalui maupun negara yang melaluinya. Untuk itu, perlu adanya konsultasi informal secara bilateral dengan negara Amerika dan dengan negara lain yang belum menerima alur laut kepulauan sebagaimana yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dalam hal memenuhi kewajibannya menyelenggarakan jalur untuk penerbangan internasional sehingga dapat menghindari perbedaan dan persepsi dalam interpretasi mengenai ketentuan internasional seperti UNCLOS 1982 dan Konvensi Chicago 1944.

DAFTAR PUSTAKA

- Amiruddin dan Zainal Asikin. 2004. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Grafindo Persada
- Boer Mauna. 2003. *Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung : PT Alumni
- Burhan Ashshofa. 2001. *Metode Penulisan Hukum*. Jakarta : Rineka Cipta
- Chappy Hakim. 2004. *Penegakan Kedaulatan Atas Wilayah Udara Nasional. Angkasa Cendikia Edisi 1 April 2004*. Jakarta : Dinas Penerangan Angkatan Udara
- Editor Wresniwiro. 2004. *Insiden Di Atas Bawean*. Yogyakarta : AK Group
- J.G. Strake penerjemah Bambang Iriana Djajaatmadja. 1995. *Pengantar Hukum Internasional I Edisi ke X*. Jakarta : Sinar Grafika. Jakarta
- Muladi. 2001. *Metode Riset*. Yogyakarta : BPFE
- K Martono. 1995. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung : Mandar Maju
- Priyatna Abdurrasyid. 1989. *Hukum Antariksa Nasional Penempatan Urgensinya*. Jakarta : Pradnya Paramitha
- Rebecca M.M. Wallace penerjemah Bambang Arumanadi. 1993. *Hukum International*. Semarang : IKIP Semarang Press
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 1995. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Tommy H. Purwaka. 1993. *Pelayaran Antar Pulau Indonesia Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran*. Jakarta : Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum Dan Pembangunan Bekerjasama Dengan Bumi Aksara
- T. May Rudy. 2001. *Hukum Internasional*, Bandung : Refika Aditama
- T. May Rudy. 2002. *Hukum Internasional 2*. Bandung : Refika Aditama
- Yuwono Agung Nugroho. 2006. *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*. Jakarta : Bumi Intitama Sejahtera

PERUNDANG-UNDANGAN

1. Sumber Hukum Internasional

- a. Konvensi Paris Tahun 1919 tentang *Convention Relating To The Regulation Of Aerial Navigation*
- b. Konvensi Havana Tahun 1928 tentang *Convention On Commercial Civil Aviation*
- c. Konvensi Montevideo Tahun 1933 tentang Hak-hak Dan Kewajiban-kewajiban Negara
- d. Konvensi Chicago Tahun 1944 tentang *Convention On International Civil Aviation*
- e. Konvensi Hukum Jenewa Tahun 1958 tentang *Convention On The High Seas*
- f. Konvensi PBB Tahun 1982 tentang *United Nations Convention On The Law Of Seas*

2. Sumber Hukum Nasional

1. Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 25 A Hasil Amandemen ke II
2. Ordonansi Laut Teritorial dan Maritim tahun 1929
3. Deklarasi Djuanda tahun 1957 tentang Perairan Teritorial Indonesia
4. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Laut Teritorial Indonesia
5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982
6. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan
7. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
8. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara
9. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan
10. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan
11. Rancangan Undang-Undang tentang Pengelolaan Ruang Udara Nasional