



ASPEK HUKUM PENGATURAN RUANG UDARA DI ATAS IBUKOTA NEGARA NUSANTARA UNTUK KEPENTINGAN PERTAHANAN DAN KEAMANAN NEGARA

Novi Sujatmiko^{1*}, Bambang Widarto², Agus Suprpto³

^{1,2,3}Sekolah Tinggi Hukum Militer (AHM-PTHM), Jakarta, Indonesia

novisujatmikow174@gmail.com^{1*}, bwidarto1@gmail.com², gusevsuprpto1998@gmail.com



Diterima: 31 Mei 2025 – Diperbaiki: 15 Juni 2025 – Diterima: 18 Juni 2025

Abstract

The Capital City is the center of government and serves as a representative symbol of the Indonesian nation. It is one of the vital national objects that must be protected from various potential threats, both domestic and foreign. The most immediate and potentially damaging threat is one that comes from the air, such as aircraft, helicopters, drones, and other aerial vehicles. Airspace security over the Capital City is carried out by countries by deploying national defense forces with the aim of preventing sudden attacks. In addition to defense equipment capable of repelling or stopping such threats, appropriate legal regulations are needed to accommodate the deployment of defense forces in the Capital City. This study aims to analyze the legal framework governing airspace defense over the Capital City and evaluate its adequacy in addressing modern aerial threats. The research uses a normative legal method with a statutory and conceptual approach, focusing on national laws, international aviation and defense regulations, and comparative practices from other countries. The results show that current Indonesian regulations acknowledge the importance of securing airspace over vital national objects but lack specific, integrated legal instruments for swift military response. Coordination between civil aviation and defense institutions remains unclear. Although the 1944 Chicago Convention does not regulate the airspace over presidential complexes in detail, it provides for prohibited and restricted areas under Article 9(a) for national defense. In practice, countries designate prohibited areas over state palaces and central government offices, with surrounding restricted areas to balance civil aviation and security interests.

Keywords: Capital City, National Sovereignty, Airspace

✉ Alamat korespondensi:

Alamat Institusi: Sekolah Tinggi Hukum Militer (AHM-PTHM), Jakarta, Indonesia
E-mail: novisujatmikow174@gmail.com

I. PENDAHULUAN

Wilayah merupakan salah satu syarat dari sebuah negara selain penduduk, pemerintahan, kedaulatan, dan pengakuan internasional. Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang selanjutnya disebut dengan Wilayah Negara, adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (Febrianto & Triadi 2023). Wilayah negara mencakup ruang udara di atasnya yang kedaulatannya penuh dan eksklusif, sehingga suatu negara mempunyai kewenangan atas ruang udara yang berada di atas wilayahnya dan negara tersebut mempunyai kewajiban untuk melindungi dan mengamankan ruang udaranya terhadap potensi ancaman pada aspek pertahanan dan keamanan negara (Abdurrasyid, 2011). Wilayah negara merupakan satu kesatuan yang utuh dan tidak terpecah-pecah meliputi kedaulatan, teritorial, kesatuan sosial politik, dan pemerintahan. Dari uraian di atas menjelaskan bahwa wilayah negara termasuk juga di dalamnya adalah ruang udara atau wilayah udara Indonesia (Febriyanti et al, 2024).

Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa ruang udara adalah jalur ruang udara di atmosfer yang berisikan cukup udara di mana pesawat udara dapat bergerak karena reaksi udara kepadanya sehingga mendapat gaya angkat. Penyelenggara navigasi penerbangan oleh AirNav Indonesia yang mengelola dan melayani operasional navigasi penerbangan di ruang udara Indonesia seluas 7.789.268 km² mencakup di atas daratan dan perairan, dengan demikian ruang udara Indonesia sangatlah luas (AirNav Indonesia, 2024). Dikaitkan dengan keadaan tersebut, maka ruang udara Indonesia menjadi rentan apabila ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan negara, dikarenakan ruang udara dapat dijadikan sarana untuk melakukan ancaman atau serangan (Setiani, 2023). Perlu disadari bahwa sebagai sumber daya yang potensial, ruang udara mengandung kelemahan dan kerawanan terhadap berbagai kepentingan bangsa-bangsa lain yang ditimbulkan dan didorong oleh ketidakpastian perkembangan lingkungan strategis, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta semakin meningkatnya permintaan pendayagunaan ruang udara (Widarto, 2025). Dengan kondisi tersebut di atas, perlu kebersamaan seluruh komponen bangsa Indonesia untuk menjaga dan mempertahankan kedaulatan wilayah negara khususnya di ruang udara.

Ruang udara adalah ruang yang mengelilingi dan melingkupi seluruh permukaan bumi yang mengandung udara yang bersifat gas (Dewi et al, 2023). Ruang udara suatu negara adalah representasi ke atas suatu wilayah negara baik berupa daratan ataupun perairan. Ruang udara di atas daratan dan perairan merupakan bagian dari kedaulatan suatu negara yang harus dihormati keberadaannya. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional menyatakan: "*The Contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory*" (Chicago Convention, 1944). Negara-negara mengakui bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Penerapan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa "Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia" (Indonesia, 2009). Makna dari kata penuh adalah lengkap atau komplet yang dapat diartikan bahwa kedaulatan ruang udara mencakup tiga dimensi yaitu ruang udara di atas daratan, perairan pedalaman, perairan teritorial secara utuh dan tidak terbagi-bagi. Sedangkan eksklusif dapat berarti khusus, jadi maksud dari eksklusif yaitu bahwa negara lain tidak diperbolehkan untuk melakukan intervensi. Negara diberikan kompetensi untuk menentukan karakter dan menetapkan hukum nasionalnya sendiri (*internal sovereignty*) (Abdurrasyid, 2011).

Dalam kaitan dengan ruang udara, perbatasan wilayah udara nasional dapat merupakan sumber kerawanan nasional dari aspek pertahanan dan keamanan negara, dengan dimungkinkannya terjadinya pelanggaran wilayah udara nasional tanpa izin (*aerial intrusion*) (Wiyono et al, 2024). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara merupakan tindak lanjut dari pemerintah untuk memindahkan ibu kota yang saat ini berada di Jakarta dipindahkan ke Kalimantan Timur. Pulau Jawa saat ini merupakan center of gravity dari negara Indonesia, namun dengan berpindahnya Ibu Kota Negara Nusantara ke wilayah Kalimantan Timur, maka nantinya center of gravity tidak berada di Pulau Jawa lagi. Saat ini Pulau Jawa telah menjadi pulau yang sangat padat sehingga perlu pembenahan. Di samping itu, untuk meningkatkan ekonomi rakyat Indonesia, perlu

pemerataan ke seluruh pulau di Indonesia mengacu kepada rencana jangka panjang pembangunan Indonesia. Objek-objek vital mulai disebar ke penjuru Indonesia, dengan tujuan antara lain sebagai pemerataan dalam berbagai bidang dari ekonomi, sosial budaya, pemerataan penduduk, hingga pertahanan dan keamanan negara (Firmansyah et al, 2022). Perpindahan Ibukota Negara yang dinamakan Nusantara membawa dampak yang sangat positif terhadap perekonomian rakyat dan pemerataan penduduk. Dengan perpindahan Ibu Kota ini, yang letaknya di Kecamatan Sepaku, Kabupaten Penajam Paser Utara, Provinsi Kalimantan Timur, maka tentunya dibutuhkan pengaturan ruang udara di atas Ibu Kota Negara itu.

Hal ini sangat penting mengingat Ibu Kota Negara merupakan pusat pemerintahan negara sebagai simbol representatif bangsa Indonesia, dan pastinya Ibu Kota Negara menjadi wilayah yang vital bagi suatu negara sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Nusantara Tahun 2022–2042. Selain itu, Ibu Kota Negara Nusantara apabila dilihat dari letak geografis menjadi satu daratan atau satu pulau dengan negara Malaysia dan Brunei Darussalam, sehingga perlu adanya perlindungan yang maksimal dalam hal pertahanan dan keamanan negara. Negara Indonesia berada di tengah-tengah jalur padat baik jalur laut maupun udara, hal ini menjadikan ruang udara di Indonesia begitu krusial keberadaannya (Ajita et al, 2024). Kondisi itu dapat menjadi sebuah keuntungan sendiri bagi Indonesia, namun demikian ada kalanya dapat menimbulkan sebuah kerugian bagi Indonesia yaitu berupa ancaman bagi Indonesia, terutama berkaitan dengan permasalahan pertahanan dan keamanan negara. Ruang udara merupakan salah satu akses pintu masuk yang paling cepat dan akurat untuk melakukan suatu serangan. Dalam menghadapi ancaman dari udara, Indonesia perlu menetapkan suatu status ruang udara di atas Ibu Kota Negara Nusantara dengan tujuan sebagai sarana perlindungan bagi objek-objek vital dan strategis yang ada di bawahnya.

Keadaan tersebut telah menjadi perhatian dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia (Lemhannas R.I.) dengan mengadakan suatu Forum Dialog Nusantara yang dilaksanakan di Lemhannas R.I. pada tanggal 17 Maret 2022. Gubernur Lemhannas R.I., Andi Widjajanto menyatakan bahwa: “Kerawanan utama dari Ibu Kota baru, kalau dilihat dari topografinya adalah udara. Hal tersebut dilatarbelakangi karena ruang udara begitu terbuka tanpa ada kendala-kendala fisik” (Lemhannas RI, 2024). Sejalan dengan hal tersebut, evakuasi juga dapat dilakukan karena ada bandara baru dan Bandara Sepinggan. Oleh karena itu, Gubernur Lemhannas RI berpendapat perlu segera dirumuskan *Air Defence Identification Zone* atau *Air Defence Identification System*. Namun demikian perlu adanya analisa yang tepat untuk rancangan pengaturan ruang udara di atas Ibu Kota Negara Nusantara dengan mempertimbangkan aspek ekonomi, penerbangan, pertahanan, dan keamanan negara, sehingga tidak menimbulkan suatu permasalahan baru apabila ruang udara di atas Ibu Kota Negara Nusantara ditetapkan.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yaitu pendekatan yang menekankan kajian terhadap norma-norma hukum positif yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan, konvensi internasional, dan dokumen hukum lainnya yang relevan. Menurut Soekanto dan Mamudji (2004), penelitian hukum normatif adalah penelitian terhadap bahan pustaka yang mencakup hukum dalam arti norma atau kaidah, yang merupakan patokan berperilaku yang bersifat normatif. Pendekatan ini bertujuan untuk mengkaji dan menafsirkan ketentuan hukum yang berkaitan dengan kedaulatan negara, wilayah negara, ruang udara, penerbangan, ibu kota negara Nusantara, serta sistem pertahanan dan keamanan nasional. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*), yakni dengan menginventarisasi, mengidentifikasi, serta mengkaji berbagai sumber hukum baik primer (seperti undang-undang, peraturan pemerintah, konvensi internasional) maupun sekunder (seperti literatur ilmiah, jurnal hukum, dan dokumen akademik). Marzuki (2017) menjelaskan bahwa penelitian hukum normatif lebih berorientasi pada studi literatur dengan penekanan pada sinkronisasi hukum secara vertikal maupun horizontal dalam sistem hukum nasional. Selain itu, menurut Salim dan Nurbani (2014), metode ini digunakan untuk mengkaji bagaimana hukum seharusnya berlaku (*das sollen*) berdasarkan norma hukum yang ada, bukan pada praktik di lapangan (*das sein*). Dengan demikian, penelitian ini bersifat konseptual dan sistematis dalam mengeksplorasi aturan hukum yang

mendasari pengelolaan ruang udara nasional serta perlindungan terhadap objek vital negara, khususnya di wilayah ibu kota negara yang baru.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kedaulatan Negara di Udara

Sejarah kedaulatan di atas ruang udara bermula dari pendapat Hugo Grotius "Mare Liberum" yaitu asas kebebasan laut, namun pendapat Grotius tersebut dibantah oleh John Selden yang dikenal dengan "Mare Clausum" yaitu asas yang menyatakan bahwa laut itu ada pemilikinya. Pertentangan antara Hugo Grotius dan John Selden mengenai penguasaan laut, membuat para ahli kemudian menyepakati bahwa permasalahan lautan pada hakikatnya berkisar pada ruang yang diisi oleh zat cair, selalu bergerak dan berpindah-pindah. Sedangkan ruangnya akan tetap stasioner, dan kenyataan ini berlaku pula bagi ruang udara (Adolf, 2009). Dikatakan bahwa bentuk negara itu tiga dimensi, secara strategis kepentingan kedaulatan teritorial menghendaki kepastian batas-batas wilayah negara terdiri dari darat, laut, dan udara. Lahirnya negara-negara modern menjadikan bahwa kedaulatan suatu negara merupakan sesuatu yang fundamental. Hans Kelsen dalam bukunya *General Theory of Law and State* berpendapat bahwa kedaulatan adalah satu kualitas penting dari negara, berarti bahwa negara tersebut merupakan satu kekuasaan tertinggi. Kekuasaan didefinisikan sebagai hak atau kekuasaan untuk menerbitkan perintah-perintah yang memaksa. Kekuasaan sebenarnya merupakan karakteristik dari suatu tata normatif dan hanya tata normatif yang merupakan suatu kekuasaan yang berdaulat atau tertinggi (Kelsen, 2006). Kedaulatan erat kaitannya dengan sebuah kekuasaan tertinggi di dalam suatu negara. Menurut Huala Adolf dalam bukunya *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, kedaulatan teritorial atau kedaulatan wilayah adalah kedaulatan yang dimiliki oleh negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksekutif di wilayahnya (Adolf, 2009). Sementara Mochtar Kusumaatmadja dalam bukunya *Pengantar Hukum Internasional* menjelaskan bahwa kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi mengandung dua pembatasan yang penting di dalamnya: pertama, kekuasaan itu terbatas pada batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan; kedua, kekuasaan itu berakhir di mana kekuasaan suatu negara lain dimulai (Kusumaatmadja, 2003).

Proyeksi kedaulatan tidak hanya berada di daratan saja, melainkan berkaitan juga dengan ruang udara di atasnya. Kedaulatan di udara berhubungan dengan perkembangan hukum udara dan ruang angkasa yang pertama kali ditulis oleh Johanna F. Lyclama à Nijeholt pada tahun 1910, kemudian dikutip oleh Prijatna Abdurasyid dalam bukunya *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, yang menyatakan bahwa:

"The state cannot give the land owner a right of property, or of use over the airspace above his land, if that airspace is not submitted to its sovereignty. Consequently, by giving such a right to the landowner, the state says that it considers itself sovereign over the airspace" (Abdurasyid, 2003, hlm. 35).

Artinya, negara tidak dapat memberikan hak milik kepada pemilik tanah, atau hak penggunaan atas wilayah udara di atas tanahnya, jika wilayah udara itu tidak tunduk pada kedaulatannya. Akibatnya, dengan memberikan hak seperti itu kepada pemilik tanah, negara mengatakan bahwa ia menganggap dirinya berdaulat atas wilayah udara.

Di samping itu, ada pendapat lain dari Cooper bahwa kedaulatan tentunya tidak bisa terlepas dari sebuah kekuasaan. Cooper berpendapat bahwa penguasaan efektif diterapkan untuk menentukan batas wilayah negara di angkasa, maka aturannya adalah bahwa setiap negara, tidak peduli seberapa kecil atau lemahnya, sebagai negara yang berdaulat sama dengan setiap negara lain, telah dan harus diakui memiliki hak teritorial di atas wilayahnya setinggi hak setiap negara lain tidak peduli seberapa kuat negara dimaksud. Dengan tidak adanya kesepakatan internasional, ruang udara setiap negara membentang ke atas sejauh mungkin secara fisik dan ilmiah bagi setiap negara untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya (Cooper, 1968). Selanjutnya, kedaulatan udara suatu negara merupakan kepentingan strategis yang membutuhkan kekuatan untuk dapat mengamankan dan memanfaatkan ruang udara di atas wilayah negaranya. Kemampuan tersebut disebut sebagai Air Power, yaitu kemampuan suatu negara untuk melakukan sesuatu di ruang udara, untuk bertindak dari dan melalui ruang udara, dengan mempergunakan penerbangan yang teratur dan dikendalikan dalam rangka memanfaatkan ruang udaranya sebagai wahana ekonomi dan lainnya bagi pembangunan bangsa (Sutarno, 2014).

Pengelolaan ruang udara untuk mengatur ruang udaranya memerlukan dukungan dari kekuatan udara agar pengelolaan ruang udara tersebut dapat dilaksanakan secara maksimal. Kekuatan udara memerlukan dukungan dari seluruh elemen bangsa dengan memanfaatkan pengetahuan dan teknologi dalam pengelolaan ruang udara demi mencapai tujuan nasional. Kekuatan udara akan semakin diperhitungkan oleh negara lain apabila negara tersebut dapat menguasai teknologi penerbangan, bahkan teknologi ruang angkasa, sehingga penggunaan ruang udara dapat dilakukan secara efisien dan bahkan di luar wilayah teritorialnya. Perwujudan dari kedaulatan yang utuh dan penuh di ruang udara nasionalnya berupa adanya hak mengendalikan secara penuh di ruang udara nasional Indonesia. Penggunaan ruang udara di wilayah Indonesia, baik oleh pesawat udara negara asing maupun pesawat udara sipil asing, harus mendapat izin atau telah diatur dalam perjanjian internasional, baik dalam perjanjian bilateral maupun multilateral (Abdurasyid, 2003; Sutarno, 2014).

Kedaulatan negara di udara telah beberapa kali dilanggar oleh pesawat-pesawat udara asing, baik pesawat negara maupun pesawat sipil, bahkan memasuki ruang udara di atas ibu kota negara Jakarta. Beberapa peristiwa yang pernah terjadi di antaranya kasus William Henry Scott Bloxam, warga negara Australia, dengan menggunakan pesawat udara berbendera Australia pada tanggal 12 September 2008, yang memasuki wilayah Indonesia melalui Bandara Mopah Merauke. Setelah tertangkap dan diamankan, perkara tersebut diproses secara hukum hingga putusan Mahkamah Agung R.I. Nomor 798 K/Pid.Sus/2009 dengan putusan menolak kasasi dari Jaksa Penuntut Umum Kejaksaan Negeri Merauke dan menguatkan Putusan Pengadilan Tinggi Jayapura, yaitu putusan bebas (Mahkamah Agung RI, 2009). Selain itu, pada tahun 2003 terjadi peristiwa Bawean, yang melibatkan pesawat tempur F-18 Hornet Angkatan Laut Amerika Serikat yang terbang dari kapal induk USS Carl Vinson, memasuki wilayah udara Indonesia hingga terjadi ketegangan dengan pesawat tempur F-16 milik TNI Angkatan Udara (Sutaryo, 2007). Sedangkan pelanggaran pesawat udara yang memasuki ruang udara di atas Istana Negara Jakarta dilakukan oleh helikopter milik perusahaan Amerika Serikat, Timberlane Helicopter (Abdurasyid, 2003). Kejadian-kejadian tersebut menunjukkan bahwa ruang udara sangat rentan terhadap pelanggaran atau tindak pidana oleh pesawat udara, dan akibatnya dapat fatal terhadap pertahanan dan keamanan negara Indonesia.

Khususnya dalam hal pelanggaran ruang udara di atas ibu kota negara Jakarta yang terjadi pada tahun 2020, peristiwa ini menjadi pedoman bahwa ke depan jangan sampai terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, mengingat ibu kota negara merupakan representasi dari sebuah negara dan simbol kedaulatan (Yudo, 2021). Status hukum suatu negara berpengaruh terhadap status hukum ruang udara di atasnya untuk mengatur dan mengontrol ruang udara nasional serta mengelola ruang udara internasional. Sebagai bentuk dimensi dari wilayah negara, ruang udara nasional memiliki batas horizontal dan batas wilayah lateral. Pasal 6 ayat (1) huruf c Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara menyebutkan bahwa:

"Batas wilayah negara di udara mengikuti batas kedaulatan negara di darat dan di laut, dan batasnya dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum internasional" (Undang-Undang RI No. 43 Tahun 2008).

Indonesia telah meratifikasi United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 sebagai landasan penetapan batas wilayah laut menjadi 12 mil laut. Pasal 49 UNCLOS 1982 menjadi pengakuan bahwa negara Republik Indonesia adalah negara kepulauan, di mana negara terdiri dari gugusan pulau yang memiliki kedaulatan atas perairan di antara pulau-pulau tersebut (UNCLOS, 1982; UU RI No. 17 Tahun 1985). Pengakuan ini memperkuat kedaulatan Indonesia atas laut dan kekayaan alam di dalamnya serta memastikan bahwa laut menjadi perekat kesatuan bangsa. Dengan demikian, Indonesia sebagai negara kepulauan tentunya memiliki kedaulatan udara di atas daratan dan di atas perairan. Pengakuan atas kedaulatan ruang udara suatu negara berdampak pada adanya kewenangan negara tersebut untuk melakukan pengaturan atas ruang udara dengan menentukan batas-batasnya, hak lalu lintas udara (traffic rights) dengan negara lain, tata kelola wilayah, termasuk ruang udara nasional yang merupakan kewenangan yang tidak bisa dicampuri oleh pihak lain (Huala, 2012).

Sebagai contoh, kewenangan pemerintah dalam mengatur penggunaan, pemanfaatan, dan pengelolaan ruang udara. Untuk penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara, Negara Republik Indonesia menetapkan suatu kawasan udara yang memiliki fungsi, batas, dan ketentuan sesuai dengan kebutuhan dan kegunaan serta kepentingan tertentu. Kawasan ini dapat ditetapkan untuk tujuan

menjaga keselamatan penerbangan, mengatur lalu lintas udara, serta melindungi kepentingan strategis dan objek vital suatu negara (Sutarno, 2014). Penetapan ini dilakukan oleh otoritas penerbangan nasional maupun internasional dengan mempertimbangkan aspek hukum, pertahanan, dan keamanan negara. Kementerian Pertahanan selaku stakeholder bidang pertahanan negara dapat mengajukan penetapan suatu kawasan pertahanan sesuai dengan ketentuan Pasal 10 Peraturan Menteri Pertahanan Nomor 22 Tahun 2019. Penetapan Kawasan Udara Terlarang (Prohibited Area), Kawasan Udara Terbatas (Restricted Area), Kawasan Udara Berbahaya (Danger Area), dan Zona Identifikasi Pertahanan Udara (Air Defense Identification Zone/ADIZ) dipublikasi melalui Aeronautical Information Publication (AIP) yang memuat batas vertikal, batas lateral, serta informasi terkait jenis bahaya dan prosedur keselamatan. Setiap pesawat udara dan wahana udara lainnya yang melintasi kawasan udara tersebut harus mematuhi peraturan dan prosedur yang telah ditetapkan dan diatur sesuai dengan ketentuan hukum internasional dan nasional (Kementerian Pertahanan RI, 2019; ICAO, 2020).

Pengaturan Ruang Udara di Atas Ibukota Negara Nusantara

Ibu Kota Negara Nusantara merupakan pusat pemerintahan suatu negara yang dimana terdapat kantor-kantor instansi pemerintah dan obyek vital lainnya yang harus benar-benar aman dari segala bentuk ancaman baik dari ancaman siber, ancaman dari darat, dari laut, dan khususnya dari udara, mengingat serangan udara merupakan suatu serangan yang bercirikan sangat cepat dan tiba-tiba. Saat ini di atas istana ibu kota negara di Jakarta, status ruang udaranya tidak ditetapkan sebagai kawasan udara terlarang (Prohibited Area) sebagaimana amanat peraturan perundang-undangan, namun hanya ditetapkan sebagai Avoid Area yang berlaku selama 3 (tiga) bulan sekali. Dalam penetapan tersebut diajukan oleh TNI Angkatan Udara kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan ditetapkan berupa *Notice to Airman* (NOTAM). Kembali kepada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara, perpindahan Ibukota dari Jakarta ke Kalimantan Timur. Perpindahan ini tentunya mempunyai pengaruh perubahan yang besar, apabila ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan negara maka perlu adanya perubahan status ruang udara di atas ibu kota negara khususnya di atas istana negara dan kantor presiden serta pusat pemerintahan lainnya. Potensi besar yaitu adanya ancaman serangan udara terhadap Ibukota Negara Nusantara di Kalimantan Timur, apabila dilihat dari jarak jangkauan senjata atau alutsista yang dimiliki oleh negara-negara tetangga di sekitar Kalimantan dapat menjadikan suatu alasan mengapa kita harus mempunyai kemampuan untuk mengamankan ruang udaranya di atas kawasan istana negara dan kantor presiden serta pusat pemerintahan. Potensi ancaman tersebut disebabkan bahwa kawasan ibu kota negara masuk dalam jangkauan rudal antar benua yang dimiliki oleh China, pesawat intai Y-9, drone penyerang dengan kemampuan jarak jauh GJ-11 Sharp Sword, atau ancaman pesawat udara dari Malaysia yang diperkuat dengan Su-30MKM, F/A-18 Hornet, Hawk 200/100, F-50 Golden Eagle, Thailand dengan kekuatan pesawat tempurnya F-16 berbagai tipe, Saab Gripen C, T-50 Golden Eagle, begitu juga ancaman juga dapat datang dari Singapura yang diperkuat dengan F-35, F-15, F-16, P-8 Poseidon. Sehingga tidak berlebihan apabila Indonesia harus memperhitungkan potensi-potensi ancaman dari negara-negara di sekitar wilayah ibu kota negara tersebut. Oleh karena itu untuk menjaga pertahanan, keselamatan dan ketertiban diperlukan suatu ruang udara yang menjamin keamanannya dari segala ancaman atau gangguan yang dapat timbul dari ruang udara di atas Ibu Kota Negara Nusantara.

Ibukota Negara Nusantara yang terletak di Kalimantan Timur seluas ± 256.142 Ha (dua ratus lima puluh enam ribu seratus empat puluh dua hektare) dan wilayah perairan laut seluas ± 68.189 Ha (enam puluh ribu seratus delapan puluh sembilan hektare). Secara geografis terletak pada bagian Utara pada 117° 0' 31.292" Bujur Timur dan 0° 38' 44.912" Lintang Selatan, bagian Selatan pada 117° 11' 51.903" Bujur Timur dan 1° 15' 25.260" Lintang Selatan, bagian Barat pada 116° 31' 37.728" Bujur Timur dan 0° 59' 22.510" Lintang Selatan, dan 117° 18' 28.084" Bujur Timur dan 1° 6' 42.398" Lintang Selatan. Perpindahan Ibu Kota tentunya juga membutuhkan suatu tatanan baru terutama berkaitan dengan pertahanan dan keamanan. Tatanan tersebut merujuk kepada perubahan atau pembaruan dalam sistem dan strategi yang digunakan dalam menjaga dan melindungi kedaulatan, integritas, serta keamanan negara dari berbagai aspek dengan menggabungkan pendekatan-pendekatan pertahanan, teknologi, diplomasi dan aspek sosial ekonomi. Esensi dari pertahanan dan keamanan negara dalam melindungi ibu kota negara sebagai pusat pemerintahan dan simbol kedaulatan negara adalah untuk menciptakan kondisi yang aman dan stabil agar negara dapat mencapai tujuannya yaitu melindungi

segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, mewujudkan kesejahteraan rakyat, mendorong pembangunan sosial, ekonomi dan budaya dan mempertahankan kelangsungan hidup berbangsa dan bernegara. Ruang udara di atas Ibu Kota Negara Nusantara seluas ± 324.331 Ha (tiga ratus dua puluh empat ribu tiga ratus tiga puluh satu hektare), perlu ada penataan pada ruang udaranya, mengingat wilayah tersebut akan ditempati beberapa kantor pemerintahan, kementerian dan lembaga negara, serta fasilitas pendukung lainnya. Sesuai dengan pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia disebutkan bahwa "dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas Wilayah Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara". Yang dimaksud dengan kepentingan pertahanan dan keamanan negara adalah pemanfaatan ruang udara untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan keamanan negara. Kawasan udara istana negara dan instalasi nuklir hanya dapat dimasuki oleh pesawat udara negara Indonesia untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, termasuk kegiatan untuk menggunakan kawasan udara, baik yang datang dari luar maupun dari dalam kawasan udara.

Tata ruang Ibu Kota Negara Nusantara yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 64 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Negara Nusantara Tahun 2022-2042, pada pasal 4 huruf h diatur mengenai Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Negara Nusantara (RTR-KSN Ibu Kota Nusantara) mempunyai fungsi sebagai pedoman untuk penyelenggaraan pertahanan dan keamanan Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Nusantara. Pasal tersebut memuat ketentuan penting penyelenggaraan pertahanan dan keamanan di Ibu Kota Negara Nusantara. Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Negara Nusantara adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia. Istana negara dan kantor presiden berada di kawasan inti pusat pemerintahan yang menyelenggarakan fungsi utama sebagai pusat pemerintahan pusat, kawasan inti pusat pemerintah terdiri dari pusat pemerintahan nasional, pusat pertahanan dan keamanan, dan pusat perkantoran. Fungsi-fungsi tersebut sebagai pendukung dalam pelaksanaan pemerintahan yang terdiri dari beberapa aspek yaitu sebagai berikut, Aspek pemerintahan yaitu Ibu Kota Negara Nusantara dirancang sebagai pusat pemerintahan yang modern, menjadi tempat penyelenggaraan pemerintahan pusat, termasuk kantor presiden, kementerian, dan lembaga negara, pusat pemerintahan menjadi tempat koordinasi kebijakan nasional, baik eksekutif, legislatif maupun yudikatif, pusat pemerintahan menjadi lokasi perwakilan diplomatik negara lain dan tempat penyelenggaraan pertemuan internasional, fasilitas konferensi dan protokol kenegaraan yang mendukung kegiatan diplomasi. Aspek pertahanan dan keamanan negara di Ibu Kota Negara Nusantara memiliki sistem yang dirancang untuk memastikan stabilitas, ketahanan, dan keselamatan yang mengutamakan integrasi teknologi modern, efisiensi operasional, serta kesiapsiagaan terhadap ancaman dan bencana, pembangunan pangkalan militer strategis di sekitar wilayah Ibu Kota Negara Nusantara untuk mendukung kesiapan Tentara Nasional Indonesia dalam menjaga kedaulatan negara. Sistem pertahanan udara yang mampu mendeteksi dan menghadapi ancaman dari udara. Aspek pusat perkantoran berfungsi administrasi dan operasional yaitu pusat perkantoran menjadi tempat pelaksanaan tugas-tugas administrasi pemerintahan, swasta dan organisasi lainnya, dilengkapi sistem jaringan internet berkecepatan tinggi, pusat perkantoran terhubung dengan baik dengan jaringan transportasi umum, penerapan sistem keamanan yang ketat, ruang hijau, pusat perkantoran mendorong pertumbuhan sektor ekonomi, menciptakan lapangan kerja dan peluang usaha bagi masyarakat.

Sebagai sarana pendukung konektivitas, mobilitas pemerintahan di Ibu Kota Negara Nusantara perlu adanya suatu bandara udara yang berada di dekat kawasan inti pusat pemerintahan. Bandara udara merupakan kawasan di darat dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Bandara udara sebagai tulang punggung dalam pemerintahan yang berfungsi sebagai penghubung dengan kota-kota di

Indonesia dan dunia, memudahkan aktivitas pemerintahan, tamu negara dan delegasi internasional, mendorong pertumbuhan ekonomi, mempermudah distribusi barang dan jasa, serta mendukung kegiatan masyarakat umum. Pembangunan bandara internasional di Ibu Kota Negara Nusantara telah dicantumkan dalam Peraturan Presiden Nomor 64 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Nusantara Tahun 2022-2042. Pertahanan dan keamanan negara termasuk salah satu aspek yang menjadi faktor penentu dan pendukung penyelenggaraan pemerintahan pusat di Ibu Kota Negara Nusantara. Teori Pertahanan dan Keamanan pendapat dari Indria Samego dalam buku Syarifudin Tippe berjudul "Ilmu Pertahanan, Sejarah, Konsep, Teori, dan Implementasi" menyatakan bahwa "pertahanan dan keamanan merupakan sebuah konsep yang elastis, maka pembahasannya tidak sekedar perlindungan dari bahaya yang bersifat fisik (physical harm), melainkan juga melalui berbagai sarana yang menyangkut kepentingan politik dan ekonomi yang jika gagal mengantisipasinya, akan mengancam nilai-nilai dasar dan vitalitas sebuah negara bangsa. Keamanan adalah terbebas dari bahaya, ketakutan dan ancaman. Keamanan sendiri ditilik dengan dua pendekatan memiliki pengertian keamanan tradisional yang didefinisikan menjadi keamanan suatu negara yang dapat diintervensi oleh kekuatan militer dari negara lain dan harus dilindungi oleh negara tersebut dengan kekuatan militernya. Dalam pendekatan ini negara merupakan subyek dan obyek dalam menciptakan keamanan. Selanjutnya pendekatan kedua adalah keamanan non tradisional yang diartikan sebagai keamanan yang difokuskan pada kebutuhan keamanan dari para pelaku bukan negara.

Pertahanan negara mengacu kepada perlindungan dan keamanan suatu negara terhadap ancaman eksternal, termasuk agresi militer, terorisme, siber dan bentuk serangan lainnya. Pengamanan suatu ibu kota negara pastinya berbeda dengan pengamanan suatu wilayah yang tidak mempunyai status khusus seperti halnya ibu kota negara. Ibu kota negara mempunyai status khusus dikarenakan perannya sebagai pusat pemerintahan dan aktivitas politik, disini juga tempat lembaga-lembaga pemerintah seperti eksekutif, legislatif dan yudikatif yang menjadikan titik fokus tata kelola nasional. Definisi khusus tersebut dapat dilihat dari beberapa indikator antara lain yaitu sebagai simbol politik, berfungsi sebagai pusat pemerintahan, tempat pengambilan keputusan nasional, kantor presiden, status hukum dan konstitusi, beberapa negara menetapkan ibu kotanya dengan ketentuan hukum atau konstitusi yang unik, identitas negara, Ibu kota negara memiliki makna budaya dan sejarah, mewakili identitas dan persatuan bangsa. Bangunan terkenal, monumen dan gedung pemerintah yang sering mencerminkan warisan nasional, otonomi atau pemerintahan khusus, ibu kota negara diberikan otonomi atau sistem pemerintahan khusus untuk menghindari pengaruh politik daerah. Adanya beberapa ketentuan tertentu yang melekat pada ibu kota negara, maka sudah pasti pengamanan wilayah ibu kota menjadi hal yang prioritas bahkan di seluruh dunia pun akan memberikan status khusus kepada ibu kota negaranya. Sesuai dengan kebutuhan akan suatu keadaan yang menjamin terciptanya keamanan negara dan tentunya terhadap keselamatan pada penerbangan, penulis berpendapat bahwa untuk melindungi ruang udara di atas Ibu Kota Negara Nusantara diperlukan suatu pengelolaan dan pengendalian ruang udara berupa penetapan status kawasan udara tersebut ditentukan sebagai berikut:

- a. Status. Rancangan status dari kawasan udara di atas Ibu Kota Negara Nusantara sebagai berikut:
 - 1) Kawasan udara tertutup (*prohibited area*).
 - 2) Kawasan udara terbatas (*restricted area*).
 - 3) Kombinasi antara kawasan udara tertutup (*prohibited area*) kawasan udara terbatas (*restricted area*), dengan komposisi kawasan udara terbatas (*restricted area*) mengelilingi kawasan udara tertutup (*prohibited area*).
- b. Pemberlakuan. Pemberlakuan kawasan dan zona di atas ruang udara Ibu Kota Negara Nusantara dalam bentuk sebagai berikut:
 - 1) *Notice to Airman* (NOTAM).
 - 2) Peraturan perundang-undangan atau dengan Keputusan Presiden yang kemudian dilaporkan kepada organisasi penerbangan internasional *International Civil Aviation Organization* (ICAO) untuk diterbitkan dalam bentuk *Aeronautical Information Publication* (AIP).

Menurut penulis bahwa penetapan ruang udara di atas Ibu Kota Negara Nusantara dengan bentuk atau status sebagai kawasan udara tertutup (*prohibited area*) yang dikelilingi oleh kawasan udara terbatas (*restricted area*) dengan pertimbangan untuk optimalisasi aspek pertahanan dan keamanan

negara, dimana wilayah udara tersebut merupakan di dalam wilayah kedaulatan negara tidak berada di batas terluar suatu negara. Namun demikian ada sebagian pendapat yang menyatakan bahwa ruang udara di atas ibu kota negara sebaiknya ditetapkan sebagai zona identifikasi pertahanan udara (Air Defense Identification Zone/ADIZ), akan tetapi menurut penulis bahwa ADIZ idealnya ditetapkan di batas antara ruang udara nasional dan ruang udara internasional sehingga pencegahan dini terhadap pesawat udara yang akan memasuki wilayah udara nasional Indonesia dapat di deteksi dan diatasi dengan cepat.

3. Penegakan Hukum Di Ruang Udara

Politik bebas aktif yang dipegang teguh oleh Indonesia dalam menjalankan dan membangun hubungan internasional dengan negara-negara lain. Bebas dalam hal ini Indonesia tidak memihak pada blok atau kekuatan manapun, sedangkan aktif disini berarti bahwa Indonesia berperan secara aktif dalam menjaga perdamaian dunia. Dalam konteks hukum internasional, Indonesia mematuhi ketentuan hukum internasional, begitu juga dalam penegakan hukum di ruang udara, Indonesia mentaati Konvensi Chicago 1944 sebagai Magna Charta hukum udara. Indonesia secara tegas menegakan kedaulatan atas ruang udara di atas wilayah kedaulatan negara dengan mengatur dalam ketentuan yang berkaitan dengan penerbangan, selain itu Indonesia aktif bekerja sama dengan organisasi penerbangan sipil internasional (*International Civil Aviation Organization/ ICAO*). Menurut konvensi dan hukum internasional serta hukum nasional, negara berdaulat akan menggunakan kekuatannya setelah mempertimbangkan dengan cermat akibat moral, hukum, dan politik. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara sebagai dasar dari penyelenggaraan pertahanan negara, dalam Pasal 4 disebutkan bahwa tujuan pertahanan negara adalah untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman. Hal yang sama juga disebutkan dalam Pasal 10 ayat (3) huruf c yang menyatakan bahwa Tentara Nasional Indonesia mempunyai tugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk melaksanakan operasi militer selain perang (OMSP), salah satunya yaitu melaksanakan pengamanan pelayaran dan penerbangan. Berlanjut kepada tugas TNI Angkatan Udara sebagaimana dijelaskan pada Pasal 10 huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, yaitu menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan internasional yang telah di ratifikasi. Yang dimaksud menegakkan hukum dan menjaga keamanan udara adalah segala usaha, pekerjaan dan kegiatan untuk menjamin terciptanya kondisi wilayah udara yang aman serta bebas dari ancaman kekerasan, ancaman navigasi serta pelanggaran hukum di wilayah udara yurisdiksi nasional.

Saat ini tidak ada pengaturan yang jelas bahwa memasuki wilayah negara merupakan tindak pidana, berbeda pada undang-undang penerbangan sebelumnya yaitu dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, pada Pasal 58 disebutkan bahwa barangsiapa yang mengoperasikan pesawat udara asing baik dari, ke atau melalui wilayah Republik Indonesia tanpa ada perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau izin khusus dari pemerintah merupakan tindak pidana. Sedangkan dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berlaku saat ini, tidak ada ketentuan bahwa memasuki wilayah udara negara Republik Indonesia itu adalah sebagai tindak pidana. Sehingga pemerintah Indonesia tentunya akan kesulitan untuk melaksanakan penegakan hukum terhadap pesawat udara yang memasuki wilayah kedaulatan negara Republik Indonesia tanpa izin atau tidak ada perjanjian dengan pemerintah. Teori penegakan hukum dari Soerjono Soekanto, secara konsepsional penegakan hukum merupakan kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Mengacu pada teori tersebut terdapat masalah dalam penegakan hukum berkaitan dengan memasuki wilayah kedaulatan negara Republik Indonesia di ruang udara, yang pertama yaitu tidak ada ketentuan atau regulasi yang mengatur tentang tindak pidana menggunakan pesawat udara memasuki wilayah udara negara Republik Indonesia tanpa izin dan tanpa perjanjian dengan pemerintah, kedua penegak hukum atau penyidik tindak pidana memasuki wilayah udara negara Indonesia yang profesional, integritas dan netral menentukan keberhasilan penegakan hukum, ketiga sarana dan fasilitas yang berkaitan dengan infrastruktur yang memadai untuk mendukung penegakan hukum, keempat faktor sosial yaitu dengan penguatan antara lembaga dan

dengan masyarakat sehingga tercipta kerjasama dan koordinasi dengan pemangku kepentingan serta kontrol masyarakat, kelima nilai budaya didasarkan pada pergaulan bangsa Indonesia dalam hubungan internasional. Penegakan hukum berupa penindakan terhadap pesawat udara yang memasuki wilayah udara negara Indonesia tanpa izin dan tanpa perjanjian dengan pemerintah, berdasarkan ketentuan hukum internasional dan hukum nasional. Kegiatan operasi udara di masa damai, dibatasi oleh berbagai perangkat hukum udara, baik nasional maupun internasional. Kegiatan operasi udara harus diletakkan dalam suatu kerangka kaidah hukum. Dari rangkaian kegiatan operasi udara terdapat beberapa aspek kegiatan yang secara menonjol dibatasi oleh ketentuan hukum udara yang bersumber dari hukum internasional. Aspek kegiatan dimaksudkan antara lain adalah:

- a. Pengamatan/pengintaian udara. Tindakan pengamatan atau pengintaian dengan menggunakan pesawat udara militer asing yang terbang di atas wilayah kedaulatan negara yang diamati adalah suatu bentuk pelanggaran hukum internasional. Negara yang mengetahui wilayahnya diamati oleh pesawat negara lain berhak untuk melakukan tindakan seperti membayang-bayangi, penghalauan, pemaksaan mendarat dan jika terpaksa dapat dilakukan penembakan terhadap pesawat yang melakukan pengamatan/pengintaian dan atau dilaksanakan proses hukum terhadap pelanggaran tersebut.
- b. Tindakan pengamatan atau pengintaian udara yang dilakukan dari luar wilayah kedaulatan negara yang diamati, bukanlah pelanggaran menurut hukum internasional sehingga tidak dapat dilakukan tindakan hukum.
- c. Negara yang mengetahui bahwa pesawat udara sipil asing yang melakukan tindakan pengamatan/pengintaian/perekaman tanpa izin, mempunyai dasar hukum untuk mengambil tindakan represif terhadap pesawat tersebut.
- d. Tindakan melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah memasuki wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin. Pesawat udara yang dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia hanya pesawat udara Indonesia. Dalam Pasal 63 ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ditentukan bahwa dalam keadaan tertentu dan dalam waktu terbatas pesawat udara asing dapat dioperasikan setelah mendapat izin dari menteri. Pelanggaran terhadap ketentuan dimaksud diancam pidana sesuai dengan Pasal 414 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kemudian berdasarkan Pasal 93 ayat (2) ditentukan bahwa kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara niaga asing wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri setelah mendapat persetujuan dari menteri terkait. Dalam penjelasan Pasal 93 ayat (2) tersebut diberikan penjelasan bahwa yang dimaksud dengan "menteri terkait" adalah menteri yang membidangi urusan luar negeri berupa *diplomatic clearance* dan menteri yang membidangi urusan pertahanan berupa *security clearance*. Berdasarkan ketentuan hukum internasional, Indonesia memiliki hak untuk mengambil tindakan koreksi atas terjadinya pelanggaran wilayah udara oleh pesawat udara asing. Tindakan koreksi dapat berupa tindakan yang berskala ringan sampai dengan tindakan yang bersifat berat tergantung dengan ancaman/eskalasi yang ditimbulkannya. Tindakan yang ringan misalnya dengan memberitahukan pesawat udara asing yang melanggar itu untuk ke luar dari wilayah nasional dari negara yang dilanggar. Sedangkan tindakan koreksi yang berat dapat berupa intersepsi dan pemaksaan mendarat pesawat udara asing yang melanggar di bandar udara/pangkalan udara yang ditentukan. Ketentuan tindakan koreksi tersebut diatur pada pasal 8 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam hal melanggar adalah pesawat udara militer yang nyata-nyata membahayakan keselamatan bangsa dan negara dapat dilakukan penembakan sebagai upaya pembelaan diri dengan mempertimbangkan faktor necessary dan proportionality sebagaimana diatur dalam Pasal 51 Piagam PBB dan dilakukan sesuai dengan aturan pelibatan/*rules of engagement* (ROE).
- e. Tindakan Menghadapi Berbagai Bentuk Ancaman di Udara Pada Tingkatan Niat Permusuhan (*Hostile Intent*):
 - 1) Tindakan yang diizinkan:
 - a) Pengenalan Secara Visual.
 - b) Pembayangan.
 - c) Penghalauan.

- d) Pemaksaan Mendarat.
- 2) Tindakan yang Tidak Diizinkan. Tindakan yang tidak diizinkan adalah penghancuran/penembakan terhadap pesawat udara sipil pada waktu damai dan tindakan yang tidak sesuai dengan aturan pelibatan (ROE).
- f. Tindakan Menghadapi Beberapa Bentuk Ancaman Pada Tingkatan Tindakan Permusuhan (*Hostile Act*):
 - 1) Penghalauan.
 - 2) Pemaksaan Mendarat.
 - 3) Penghancuran.
- g. Bila pesawat udara pelanggar adalah pesawat udara sipil yang menyelenggarakan angkutan udara, maka tindakan koreksi terhadap pesawat tersebut pada dasarnya dibatasi oleh prinsip dan kaedah hukum internasional. Prinsip dan kaedah hukum internasional tersebut adalah:
 - 1) Penyergapan (*interception*) sebagai bentuk tindakan koreksi hanya dilakukan sebagai tindakan terakhir.
 - 2) Menahan diri dari pengambilan tindakan penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangan.
 - 3) Prinsip bahwa negara yang melaksanakan penyergapan menerapkan asas hukum internasional yang dinamakan pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*elementary consideration of humanity*). Dalam melakukan penyergapan harus diperhatikan tata cara sebagaimana diatur dalam Attachment dari Annex 2 Rules of the Air, Visual Signals Initiated by intercepting Aircraft, Visual Signals Initiated by intercepted Aircraft, dan Radio Communication.
- h. Sanksi, Merujuk kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku, apabila terdapat pesawat udara baik pesawat udara asing maupun pesawat udara Indonesia dapat dikenakan sanksi sebagai berikut:
 - 1) Pesawat udara negara asing dikenakan nota protes diplomatik.
 - 2) Pesawat udara sipil asing tidak berjadwal dikenakan sanksi administrasi berupa denda administratif oleh Menteri Perhubungan.
 - 3) Pesawat udara sipil Indonesia untuk kegiatan angkutan niaga tidak berjadwal dapat dikenakan sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembekuan sertifikat, dan pencabutan sertifikat oleh Menteri Perhubungan.
- i. Nota Protes Diplomatik. Permintaan nota protes diplomatik diajukan oleh Panglima TNI kepada Menteri Luar Negeri dengan tembusan kepada Menteri Koordinator Politik, Hukum dan Keamanan, Menteri Pertahanan, dan pimpinan instansi terkait paling lama 10 (sepuluh) hari kerja setelah pelanggaran terjadi. Permintaan nota protes diplomatik paling sedikit memuat tanggal dan tempat kejadian, tipe pesawat, registrasi, rute, call sign serta dilengkapi dengan tracking sheet dan data pendukung lainnya.

Kedaulatan negara di udara yang bersifat mutlak dan penuh merupakan suatu ketentuan internasional yang telah disepakati oleh negara-negara di dunia, namun dengan tidak adanya pengaturan tentang tindak pidana, maka akan sulit untuk menegakan hukum tersebut, begitu juga bagi penegak hukumnya sendiri, TNI Angkatan Udara tidak mempunyai kewenangan penyidikan, sedangkan dalam undang-undang tentang Tentara Nasional Indonesia, TNI Angkatan Udara mempunyai tugas untuk menegakan hukum dan kedaulatan negara di udara, yang tentunya berakibat kepada pemerintah Indonesia pastinya akan mengalami kesulitan untuk menegakkan hukum di udara, tentunya ini berakibat pada banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh penggunaan pesawat udara asing yang memasuki wilayah udara Indonesia. Salah satu hal yang terbarukan dalam Rancangan Undang-Undang tentang Pengelolaan Ruang Udara adalah diberikannya kewenangan kepada TNI Angkatan Udara sebagai penyidik tindak pidana pengelolaan ruang udara yaitu pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia. Kewenangan penyidikan yang diamanatkan kepada TNI Angkatan Udara merupakan bentuk dan tujuan undang-undang tersebut yaitu untuk mewujudkan kedaulatan negara di udara, keselamatan, pertahanan dan keamanan negara. Diharapkan dengan adanya kewenangan penyidikan oleh TNI Angkatan Udara, maka penegakan hukum akan berjalan efektif. Mengingat kedaulatan bermakna bahwa Negara Republik Indonesia memiliki kekuasaan yang tertinggi dalam menyusun peraturan dan melakukan penegakan hukum. Penegakan hukum dan tindakan lainnya terhadap tindak pidana memasuki wilayah

udara Indonesia membutuhkan pengaturan khusus guna menjamin legalitas dan legitimasi upaya penegakan hukum yang dilakukan bahkan apabila diperlukan sampai penegakan hukum yang bersifat *pro justicia*.

IV. KESIMPULAN

Dalam konvensi Chicago 1944 tidak diatur secara terperinci tentang pengaturan status ruang udara di atas ibu kota negara khususnya istana negara dan kantor presiden serta pusat pemerintahan, namun demikian telah diatur kawasan udara terlarang (*prohibited area*), dan kawasan udara terbatas (*restricted area*) untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara sebagaimana diatur dalam pasal 9 huruf a Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, bahwa setiap negara peserta, karena alasan kebutuhan militer atau keselamatan umum, membatasi atau melarang secara seragam pesawat udara milik negara lain untuk terbang di atas daerah tertentu di wilayahnya, dengan ketentuan bahwa tidak ada perbedaan dalam hal ini antara pesawat udara milik negara yang wilayahnya terlibat, yang digunakan dalam layanan penerbangan berjadwal internasional, dan pesawat udara milik negara pihak lain yang juga digunakan. Daerah terlarang tersebut harus memiliki jangkauan dan lokasi yang wajar sehingga tidak mengganggu navigasi udara secara tidak perlu. Uraian tentang daerah terlarang tersebut di wilayah negara pihak, serta setiap perubahan berikutnya di wilayah tersebut, harus dikomunikasikan sesegera mungkin kepada negara pihak lain dan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Dalam praktek negara-negara, sebuah negara menetapkan kawasan udara terlarang (*prohibited area*) sebatas di atas istana negara dan kantor presiden serta pusat pemerintahan. Ada suatu pertimbangan mengapa negara-negara perlu menetapkan kawasan udara terlarang (*prohibited area*) seperlunya, mengingat kawasan tersebut apabila ditetapkan terlalu luas, dampaknya juga akan mengganggu penerbangan sipil, sebaliknya apabila ditetapkan terlalu kecil cakupannya, maka akan kurang mendukung pertahanan dan keamanan di kawasan istana negara atau perkantoran presiden serta pusat pemerintahan.

Oleh karena itu, idealnya kawasan di atas istana negara atau perkantoran presiden serta pusat pemerintahan ditetapkan sebagai kawasan udara terlarang (*prohibited area*) dan kawasan udara terbatas (*restricted area*), dengan tata susunan kawasan udara terbatas (*restricted area*) mengelilingi atau melingkari kawasan udara terlarang (*prohibited area*). Pada kawasan udara terbatas (*restricted area*) di atas kawasan istana negara atau perkantoran presiden serta pusat pemerintahan dilakukan pembatasan pesawat udara sipil, yaitu pembatasan kecepatan dan kewajiban memiliki izin keamanan (*security clearance*) untuk melintas pada kawasan udara terbatas (*restricted area*) disekitar kawasan udara terlarang (*prohibited area*). Hal ini juga dilakukan oleh Amerika setelah peristiwa serangan 9 September 2001, mereka menetapkan sebagai zona identifikasi pertahanan udara (*Air Defence Identification Zone/ADIZ*), namun demikian dalam perkembangannya dengan berbagai pertimbangan khususnya dampak terhadap penebangan pesawat udara sipil, kawasan tersebut saat ini ditetapkan sebagai kawasan kombinasi yaitu zona penerbangan terbatas (*Flight Restricted Zone/FRZ*). Dengan demikian dapat dipahami bahwa sebenarnya zona identifikasi pertahanan udara (*Air Defence Identification Zone/ADIZ*) ditetapkan di luar wilayah udara suatu negara, sebagai zona identifikasi pesawat udara asing yang akan memasuki wilayah udara suatu negara. zona identifikasi pertahanan udara (*Air Defence Identification Zone/ADIZ*) tidak dimaksudkan untuk memperluas wilayah udara suatu negara. Pengaturan tentang kawasan udara telah diatur dalam Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dalam rangka melaksanakan tanggung jawab, pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang (*prohibited area*) dan kawasan udara terbatas (*restricted area*). Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang. Larangan terbang bersifat permanen dan menyeluruh. Kawasan udara terbatas hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara sebagaimana diatur dalam Pasal 8 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia. Kawasan udara terlarang (*prohibited area*) yang dikelilingi oleh kawasan udara terbatas (*restricted area*) di atas kawasan istana negara atau perkantoran presiden serta pusat pemerintahan merupakan wilayah udara kedaulatan, oleh karenanya penegakan hukum dapat dimulai dari tindakan peringatan untuk keluar atau menjauh dari kawasan udara terbatas (*restricted area*) dan kawasan udara terlarang (*prohibited area*) di atas istana negara atau perkantoran presiden serta pusat pemerintahan. Selain itu juga dapat dilakukan tindakan intersepsi hingga pemaksaan mendarat serta dilakukan proses hukum terhadap

pesawat udara yang memasuki kawasan udara terbatas (restricted area) melingkari kawasan udara terlarang (prohibited area) sebagaimana diatur dalam pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan ketentuan pada Pasal 6 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.

Adapun saran yang dapat diberikan dari penelitian ini ialah diperlukan pengaturan yang lebih jelas dalam undang-undang berkaitan dengan pengelolaan ruang udara yang pada saat ini masih dalam bentuk rancangan undang-undang, namun sudah masuk dalam Program Legislasi Nasional (Prolegnas) prioritas tahun 2025. Perlu adanya perencanaan penetapan kawasan udara terbatas (restricted area) melingkari kawasan udara terlarang (prohibited area) di atas Ibu Kota Negara Nusantara khususnya di atas istana negara atau perkantoran presiden serta pusat pemerintahan mengingat perpindahan ibu kota tersebut sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara Nusantara dan Peraturan Presiden Nomor 64 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Nusantara Tahun 2022-2042, namun pemberlakuannya sebaiknya menunggu istana negara dan kantor presiden serta pusat pemerintahan pendukung lainnya sebagai obyek vital dan strategis berfungsi aktif untuk menjalankan pemerintahan. Selain itu, penegakan hukum terhadap pesawat udara yang memasuki kawasan udara terbatas (restricted area) melingkari kawasan udara terlarang (prohibited area) di atas istana negara dan kantor presiden serta pusat pemerintahan disarankan diatur secara jelas dalam peraturan perundang-undangan pengelolaan ruang udara. Dalam hal ini TNI Angkatan Udara ditetapkan sebagai penyidik, berkaitan dengan Pasal 10 huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, bahwa TNI Angkatan Udara bertugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan internasional yang telah di ratifikasi.

REFERENSI

- Abdurrajsid, P. (1972). Kedaulatan negara di ruang udara. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa.
- Abdurrajsid, P. (2011). Mata rantai pembangunan ilmu teknologi dan hukum kedirgantaraan nasional Indonesia. Jakarta: Fikahati Aneska.
- Abu, S. (2017). Menegakkan kedaulatan negara di udara, airways di atas alur laut kepulauan Indonesia. Yogyakarta: Aksara Media Pratama.
- Adolf, H. (2011). Aspek-aspek negara dalam hukum internasional. Bandung: Kemi Media.
- AirNav Indonesia. (2024, Oktober 19). Siaran pers Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (AirNav Indonesia). <https://www.airnavindonesia.co.id/cfind/source/files/sp.030%20airnav%20dan%20angkasa%20pura%20indonesia%20perkuat%20kerja%20sama%20strategis%20untuk%20tingkatkan%20pelayanan%20penerbangan.docx>
- Ajita, S. T., Nasir, S., & Setiawan, B. (2022). Peran TNI Angkatan Udara dalam menegakkan hukum dan kedaulatan di ruang udara nasional Indonesia. *Jurnal Education and Development*, 10(1), 361–364.
- Amendment Article 3 bis of Convention on International Civil Aviation. (1944).
- Arinanto, S. (2018). Hak asasi dalam transisi politik di Indonesia. Jakarta: Pusat Studi Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Aristides, K., & Kardi, K. (2006). Air power: Dari air surveillance hingga hukum udara. Yogyakarta: APCI.
- Asshiddiqie, J. (2015). Pengantar ilmu hukum tata negara. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Astawa, I. G. P. (2022). Memahami ilmu negara dan teori negara. Bandung: PT Refika Aditama.
- Chelin, I. (2024, Oktober 20). Rencana perpindahan ibu kota negara dari era Bung Karno sampai Jokowi. *Sepos.id*. <https://news.espos.id/rencana-perpindahan-ibu-kota-negara-dari-era-bung-karno-sampai-jokowi-874568#>
- Chun, C. K. S. (2001). Aerospace power in the twenty-first century. Alabama: Maxwell Air Force Base.
- Cobb Copper, J. (1952). Roman law and the maxim *cujus est solum in international air law*. *Journal Institute of International Air Law*, 1(1). McGill University.
- Convention on International Civil Aviation. (1944). Chicago.
- Dewi, S. W., Radita, R. A., Adhani, R. A., & Gustini, D. R. (2023). Urgensi pengaturan nasional atas kegiatan militer asing di ruang udara Indonesia berdasarkan hukum

- internasional. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(17), 601–609.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.8320720>
- Diederick, V. (2012). *IHPH: An introduction to law*. Netherlands: Wolters Kluwer Law and Business.
e-jurnal.tni-au.mil.id
- Febrianto, T. B. H., & Triadi, I. (2023). Penerapan Air Defence Identification Zone (ADIZ) sebagai upaya pertahanan ruang udara Indonesia. *Jurnal Relasi Publik*, 1(4), 11–21.
<https://doi.org/10.59581/jrp-widyakarya.v1i4.1783>
- Febriyanti, F., Suhariyanto, D., & Ismail, I. (2024). Kebijakan tata negara dalam pengelolaan Flight Information Region (FIR) sebagai upaya penguatan kedaulatan udara Indonesia. *Jurnal Hukum Bisnis*, 13(6). <https://doi.org/10.47709/jhb.v13i6.5504>
- Firmansyah, S. P., Zuhdzul, M., & Hidayat, T. (2022). Prognosis Pangkalan Udara Halim Perdanakusuma setelah Undang-Undang Ibu Kota Negara disahkan dalam perspektif pertahanan udara. *Jurnal TNI Angkatan Udara*, 1(4).
<https://doi.org/10.62828/jpb.v1i4.38>
- Hakim, C. (2010). *Berdaulat di udara*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.
- Hakim, C. (2018). *Defence and aviation 1*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.
- Hakim, C. (2021). *Defence and aviation 2*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.
- Indonesia. (2002). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Lembaran Negara RI No. 3 Tahun 2002, TLN No. 4169.
- Indonesia. (2004). Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2004 tentang Obyek Vital Nasional. Lembaran Negara RI No. 79 Tahun 2004.
- Indonesia. (2004). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia. Lembaran Negara RI No. 127 Tahun 2004, TLN No. 4439.
- Indonesia. (2007). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Lembaran Negara RI No. 96 Tahun 2007, TLN No. 4725.
- Indonesia. (2008). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara. Lembaran Negara RI No. 117 Tahun 2008, TLN No. 4925.
- Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara RI No. 1 Tahun 2009, TLN No. 4956.
- Indonesia. (2018). Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara. Lembaran Negara RI No. 6181 Tahun 2018.
- Indonesia. (2019). Peraturan Menteri Pertahanan Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Rinci Wilayah Pertahanan. Lembaran Negara RI No. 1128 Tahun 2019.
- Indonesia. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 tentang Aerodrome. Lembaran Negara RI No. 1438 Tahun 2021.
- Indonesia. (2022). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2022 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional. Lembaran Negara RI No. 1128 Tahun 2022.
- Indonesia. (2022). Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Nusantara Tahun 2022–2042. Lembaran Negara RI No. 104 Tahun 2022.
- Indonesia. (2022). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara. Lembaran Negara RI No. 4 Tahun 2022, TLN No. 6766.
- Indonesia. (2024). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional. Lembaran Negara RI No. 210 Tahun 2024.
- International Civil Aviation Organization. (1984). *Documents 9426-AN/924 (First Edition)*. Montreal.
- International Civil Aviation Organization. (1990). *International standards: Rules of the air – Annex to the Convention on International Civil Aviation (9th ed.)*. Montreal.
- Kantaatmadja, M. K. (1994). *Hukum angkasa dan hukum tata ruang*. Bandung: Mandar Maju.
- Kelsen, H. (2007). *General theory of law and state (S. Soemardi, Trans.)*. Jakarta: Bee Media.
- Kusumaatmadja, M., & Agoes, E. R. (2019). *Pengantar hukum internasional*. Bandung: PT Alumni.
- Mahkamah Agung Republik Indonesia. (2009). *Putusan Nomor 798 K/Pid.Sus/2009*.

- Martono, H. K. (2012). Hukum udara nasional dan internasional publik. Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Marzuki, P. M. (2017). Penelitian Hukum (Revisi). Jakarta: Kencana.
- Pengadilan Negeri Merauke. (2009). Putusan Nomor 169/Pid.B/2008/PN.Mrk (15 Januari 2009).
- Pengadilan Tinggi Jayapura. (2009). Putusan Nomor 30/PID/2009/PT.JPR (5 Maret 2009).
- Pratomo, E. (2011). Hukum perjanjian internasional. Bandung: PT Alumni.
- Puspitawati, D. (2017). Hukum laut internasional. Depok: Kencana.
- Rahardjo, S. (2009). Penegakan hukum: Suatu tinjauan sosiologi. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Salim, H. S., & Nurbani, N. (2014). Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Setiani, B. (2023). Konsep kedaulatan negara di ruang udara dan upaya penegakan pelanggaran kedaulatan oleh pesawat udara asing. *Jurnal Konstitusi*. <https://doi.org/10.31078/jk1432>
- Soekanto, S. (2022a). Pengantar penelitian hukum. Jakarta: Universitas Indonesia Publishing.
- Soekanto, S. (2022b). Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Depok: PT RajaGrafindo.
- Soekanto, S., & Mamudji, S. (2004). Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat. Jakarta: Rajawali Pers.
- Syarifudin, T. (2017). Ilmu pertahanan: Sejarah, konsep, teori, dan implementasi. Jakarta: Penerbit Salemba Humanika.
- U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration. (2016). [Title of document]. [Publisher].
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). (1982).
- Waluyo, B. (2016). Penegakan hukum di Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika.
- Widarto, B. (2018). Tinjauan hukum udara sebagai pengantar. Jakarta: Pusat Studi Hukum Militer.
- Widarto, B. (2025). Kebijakan hukum ideal: Pengaturan ruang udara Indonesia untuk pertahanan negara dan kesejahteraan bangsa. Depok: PT RajaGrafindo Persada.
- Wiyono, K., Halkis, M., & Arman, A. (2024). Integrated Air Defense System (IADS) pengamanan wilayah udara Ibu Kota Nusantara. *Jurnal Diplomasi Pertahanan*, 10(1). <https://doi.org/10.33172/jdp.v10i1.14796>