

Penegakan Hukum terhadap Pesawat Militer Asing yang Diterbangkan dari Kapal Induk saat Melintas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Ahmad Novam Hajaruman
Pusat Penerbal TNI AL Surabaya

Abstract: *The Archipelagic Sea Lane Passage of Indonesia is a sea lane on Indonesian waters which can be bypassed by foreign ships and aircrafts continuously, expeditiously and rapidly based on United Nation Convention on the Law Of the Sea, 1982 which Indonesia has ratified through Act Number 17 of 1985. As archipelagic state, Indonesian government has stipulated Act Number 6 of 1996 dated August 8, 1996 on Indonesian Waters. It is executed by Government Regulation Number 37 of 2002 on the Rights and Duties of Foreign Ships and Aircrafts Exercising the Right to Cross the Archipelagic Sea Lane Passage of Indonesia. However, there are still many aircrafts, especially foreign military aircrafts that cross the Archipelagic Sea Lane Passage of Indonesia beyond the existing provisions. Based on the issue, how to regulate the foreign military aircrafts as a unit of aircraft carrier to cross the Archipelagic Sea Lane Passage of Indonesia, and how to punish the foreign military aircrafts passing out of the predetermined route of the Archipelagic Sea Lane Passage of Indonesia. This work is the result of normatively legal research with statute approach and using literature study. Based on the existing provisions above, it can be concluded that the foreign military aircraft flown from the aircraft carrier when they pass the Archipelagic Sea Lane Passage of Indonesia is permitted with condition to comply the existing provisions. If they break rules, they will be warned and can be forcedly landed according to existing procedures.*

Keywords: *Archipelagic Sea Lane Passage of Indonesia, military aircrafts, aircraft carrier*

Abstrak: Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah suatu alur laut di wilayah perairan Indonesia yang dapat dilewati oleh kapal dan pesawat udara asing secara terus menerus dan langsung serta secepat mungkin yang telah ditetapkan berdasarkan Hukum Laut Internasional /UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui UU Nomor 17 Tahun 1985. Sebagai Negara kepulauan Pemerintah Indonesia telah menetapkan Undang-undang (UU) Nomor 6 tahun 1996 tanggal 8 Agustus 1996 tentang Perairan Indonesia yang dilengkapi oleh Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 37 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing yang melaksanakan Hak Lintas di ALKI. Namun demikian masih banyak ditemukan pesawat udara khususnya pesawat militer asing yang melaksanakan lintas ALKI di luar ketentuan yang ada. Berdasarkan permasalahan tersebut bagaimana pengaturan terhadap lintas pesawat militer asing sebagai satuan dari kapal induk di atas ALKI dan tindakan yang dapat dilakukan terhadap pesawat militer asing yang melintas keluar dari rute ALKI yang telah ditentukan. Artikel ini merupakan hasil penelitian hukum yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan menggunakan studi kepustakaan. Dari ketentuan yang ada di atas maka dapat dinyatakan bahwa pesawat militer asing yang diterbangkan dari kapal induk saat melintas ALKI adalah diijinkan dengan mematuhi ketentuan yang ada dan akan diberikan peringatan apabila meyalahi aturan serta dapat diturunkan dengan paksa sesuai prosedur yang ada.

Kata kunci: Alur Laut Kepulauan Indonesia, pesawat militer, kapal induk.

Pendahuluan

Secara geografis wilayah Indonesia berada pada posisi yang cukup strategis di jalur lalu-lintas dunia, sehingga memiliki dampak positif dalam perkembangannya. Selain itu sebagai negara kepulauan, Indonesia terletak di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta Benua Asia dan Benua Australia mempengaruhi tatanan kehidupan dunia yang memiliki kepentingan di wilayah ini. Sebagaimana diketahui bersama bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) berciri nusantara, terbentang dari Sabang sampai Merauke $6^{\circ}04'$ LU $11^{\circ}00'$ LS dan $94^{\circ}57'$ BT sampai $141^{\circ}01'$ BT, terdiri dari lebih dari 17.000 pulau.¹ Dengan batasan tersebut, Indonesia memiliki wilayah yang sangat luas yakni sekitar 5.193.253 Km². Luas wilayah yang dimiliki menggambarkan tersebut mengandung potensi dan peluang besar dalam upaya memanfaatkan segala kekayaan yang dimiliki.

Perjuangan Indonesia guna memperoleh pengakuan masyarakat Internasional atas konsep negara kepulauan telah berhasil dicapai dengan diterima dan dicantumkannya prinsip Negara Kepulauan pada Bab IV Konvensi PBB Tahun 1982 tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982). Namun demikian, dalam prakteknya Indonesia harus mempertimbangkan dan mengakui hak-hak negara lain dalam kepentingan perhubungan laut, terutama kapal-kapal militer atau armada laut untuk melintas di perairan kepulauan Indonesia yang biasa

dipergunakan sebagai alur pelayaran internasional.

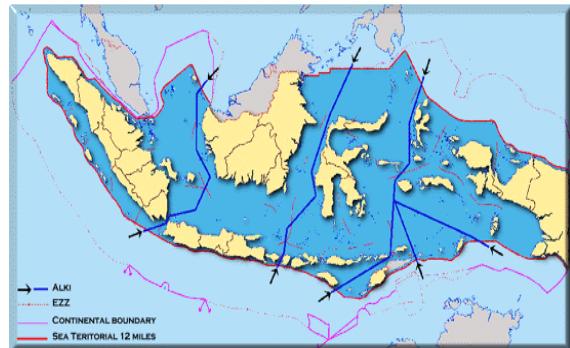
Sebagai suatu Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) yang merupakan satu kesatuan utuh dengan perairan laut yang mengelilinginya, berdasarkan ketetapan hukum laut internasional, Indonesia berkewajiban menyediakan alur lintas di laut dan udara di atasnya yang dikenal dengan nama Alur Laut Kepulauan Indonesia (selanjutnya disebut ALKI). Dengan meratifikasi Konvensi Hukum Laut Tahun 1982, Pemerintah Indonesia telah menetapkan ALKI melalui Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 1996 tanggal 8 Agustus 1996 tentang Perairan Indonesia yang dilengkapi oleh Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 37 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing yang Melaksanakan Hak Lintas di ALKI. Ditinjau dari aspek ekonomi, ALKI memberikan keuntungan dan devisa bagi Indonesia serta secara geografis menambah luasnya wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (selanjutnya disebut NKRI). Namun ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan, ALKI dapat menjadi potensi kerawanan yang harus diwaspadai dan dicermati, karena selain seolah-olah wilayah NKRI “dipotong-potong” secara imajiner, ALKI juga merupakan jalan pendekat paling aman bagi kekuatan asing yang bermaksud dan mengancam keutuhan dan kesatuan NKRI. Untuk meminimalkan kerawanan yang timbul dan yang diperkirakan akan timbul, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU) sebagai unsur penegak kedaulatan dan hukum di udara telah secara rutin melaksanakan kegiatan pengamanan, pengamatan dan pengintaian dari udara di wilayah ALKI baik secara mandiri maupun bersama-sama dengan

¹ Koesnadi Kardi, Masyarakat Internasional Wajib Menghormati Wilayah Kedaulatan Laut dan Udara RI, dalam Prosiding Seminar Sehari Penerbangan TNI Angkatan Laut, Juanda Juni-2004, hal. 17.

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) sebagai penegak kedaulatan di laut. Namun apabila dicermati, kegiatan ini belum dilaksanakan secara optimal dengan masih ditemukannya pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh kapal-kapal atau pesawat udara yang melalui jalur ALKI tersebut. Kendala utama yang dihadapi di lapangan saat ini adalah rendahnya kesiapan dan ketersediaan alat utama sistem senjata (alutsista) dan fasilitas-fasilitas pendukungnya, ketidak jelasan sistem dan metode yang digunakan sehingga TNI AU maupun TNI AL tidak mempunyai payung hukum yang kuat bila ada pelanggaran udara maupun laut di wilayah ALKI.

Dengan wilayah yang dimiliki Indonesia, maka telah ditetapkan alur laut kepulauan Indonesia untuk menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik meliputi²:

- a. ALKI I: Selat Sunda – Selat Karimata – Laut Natuna – Laut Cina Selatan.
- b. ALKI II: Selat Lombok – Selat Makassar – Laut Sulawesi.
- c. ALKI III-A : Laut sawu – Selat Ombai – Laut Banda (Barat Pulau Buru) – Laut Seram (Timur Pulau Mongole) – Laut Maluku – Samudera Pasifik.
- d. ALKI III-B : Laut Timor – Selat Leti – Laut Banda (Barat Pulau Buru) – Laut Seram (Timur Pulau Mongole) – Laut Maluku – Samudera Pasifik.
- e. ALKI III-C : Laut Arafuru – Laut Banda (Barat Pulau Buru) – Laut Seram (Timur Pulau Mongole) – Laut Maluku – Samudera Pasifik.



Gambar 1. Peta Alur Kepulauan Indonesia berdasarkan PP No 37 Tahun 2002 (Saat ini sedang dibahas mengenai kajian ALKI lintas laut Jawa dan yang berbatasan Timor Leste)

Dengan ditetapkan alur laut kepulauan Indonesia tersebut maka setiap kapal asing atau pesawat udara asing yang akan melintasi Indonesia harus melawati rute tersebut. Hal ini untuk menjamin keamanan dan pertahanan wilayah Indonesia sesuai yurisdiksi nasional baik wilayah lautan maupun daratan. Kedua wilayah tersebut memiliki wilayah udara nasional merupakan ruang udara yang berada di atas darat dan laut yang ditetapkan secara hukum nasional dan diakui secara hukum internasional sebagai tatanan normatif yang dapat digunakan untuk kepentingan perhubungan, transportasi, komunikasi dan pertahanan serta kepentingan manusia lainnya. Hak dan kewenangan negara terhadap wilayah ruang udara meliputi pemanfaatan untuk segala kepentingannya dan menjaga diri dari segala kemungkinan gangguan dan ancaman yang timbul berkaitan dengan penegakkan hukum serta kedaulatan suatu wilayah negara.

Sesuai ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 (rezim hukum udara) Pasal 1, ruang udara mengandung pengertian “Suatu kesatuan wilayah yang utuh dan menyeluruh bagi suatu negara.” Bagi Indonesia, hal ini tidak menutup kemungkinan adalah pengecualian sebagai konse-

² Boer Mauna, 2005, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Edisi kedua, Alumni, Bandung, hal. 398.

kuensi logis dari perkembangan hukum baik internasional maupun nasional. Sebagai contoh negara Indonesia telah melaksanakan kesepakatan dengan pemerintah Singapura mengenai kewenangan pengaturan lalu lintas ruang udara melalui *Flight Information Region* (FIR) di wilayah perbatasan Indonesia – Singapura tanggal 21 September 1995. Kesepakatan ini sangat rentan dengan munculnya permasalahan yang berkaitan dengan kedaulatan negara terhadap ruang udara, khususnya di wilayah perbatasan. Begitu pula lahirnya rezim hukum laut internasional yakni “*United Nation Convention on the Law Of the Sea*” (UNCLOS 1982) yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang berlakunya UNCLOS 1982 merupakan dasar hukum secara internasional maupun nasional yang mengakomodasi kepentingan bangsa Indonesia membentuk negara kepulauan sebagai kesatuan yang utuh NKRI.

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kewenangan terhadap pengaturan lalu lintas laut maupun udara yang berada di bawah kedaulatan negara kita. Dengan diaturnya rute penerbangan di atas ALKI, maka melalui Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui ALKI yang ditetapkan sebagai rute udara, menunjukkan bahwa rezim Hukum Laut UNCLOS '82 ini tidak hanya mengatur hal-hal yang berkaitan dengan masalah kelautan saja, tetapi juga hal yang berkaitan dengan udara di atasnya. Rezim hukum yang mengatur rute penerbangan udara internasional sendiri sebenarnya telah diatur secara

khusus dalam *Convention On International Civil Aviation 1944* dan beberapa *Annex* (ketentuan tambahan dari konvensi ini). Sedangkan rezim rute penerbangan nasional diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan perundang-undangan lain mengenai keselamatan penerbangan.

Sebagai salah satu kasus pesawat militer asing di atas wilayah ALKI yang diterbangkan dari kapal induk adalah yang terjadi pada 3 Juli 2003, di mana lima jet tempur F-18 Hornet milik Angkatan Udara Amerika Serikat melakukan manuver di atas perairan Pulau Bawean, Jawa Timur dan dua pesawat F-16 milik TNI AU kemudian dikerahkan dari Lanud Iswahyudi, Madiun, untuk mengidentifikasi keberadaan kelima pesawat Amerika Serikat (AS) itu. Keberadaan lima pesawat F-18 Hornet saat itu dipergoki oleh awak kokpit pesawat Boeing 737-200 Bouraq yang tengah melintas di Bawean pada saat yang sama, yang kemudian melaporkannya kepada menara radar di Surabaya dan Jakarta.

Keesokan harinya TNI AU terus mengadakan pemantauan terhadap konvoi armada laut AS itu dengan mengirimkan pesawat intai B737. Hasil pengintaian dan pemotretan menunjukkan bahwa armada laut AS yang terdiri dari kapal induk USS Carl Vinson, dua *Freigate* dan satu *Destroyer* sedang berlayar di antara Pulau Madura dan Kangean menuju Selat Lombok. Selama operasi pengintaian itu pesawat *surveillance* B737 terus dibayangi dua F/A 18 Hornet US Navy. Bahan-bahan yang didapat dari misi itu kemudian dipakai oleh pemerintah untuk melancarkan

"keberatan" secara diplomatik terhadap pemerintah AS.³

Dari fakta-fakta tersebut diketahui, bahwa pelayaran pada alur laut kepulauan Indonesia yang dilakukan oleh kapal-kapal militer negara asing sering kali meluncurkan pesawat udaranya sebagai satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari bagian kapal untuk misi pengamanan jalur pelayaran. Namun dalam praktek peluncuran pesawat dan penerimaan pesawat melalui kapal yang melintas di alur laut kepulauan tersebut seringkali terjadi praktek pelanggaran yang dapat membahayakan dan mengancam keamanan negara berdaulat.

Kasus Bawean di atas terjadi karena pihak Amerika meratifikasi *United Nations Convention on the Law Of the Sea* (UNCLOS) tidak secara utuh dan menafsirkannya berbeda. Pemerintah Amerika menyatakan bahwa dengan menerbangkan pesawatnya (F-18 Hornet) dari kapal induk adalah suatu kondisi yang normal. Sesuai ketentuan normal untuk kepentingan pengawasan kapal induknya (*class aircraft-carrier*). Perbedaan persepsi kondisi normal masing-masing negara khususnya seperti negara Amerika menganut prinsip *war ship carrier* dengan pelayaran normal yakni pelayaran kapal induknya juga sekaligus dibarengi dengan menerbangkan pesawat dari kapal untuk menjaga keamanan atau misi lain (*sea survailence*) pada jarak yang cukup jauh pada rute pelayaran kapal induk. Namun Indonesia yang tidak menganut prinsip *war ship carrier* dan juga tidak memiliki unsur kapal induk menginterpretasikan kondisi normal pela-

yaran yakni hanya sebatas pelayaran kapal tanpa dibarengi dengan menerbangkan pesawat dari kapal tersebut.

Dalam kasus di atas penulis meneliti dan menemukan prinsip-prinsip hukum internasional maupun nasional berkaitan dengan konflik yang sering terjadi dalam praktek pemanfaatan laut dan ruang udara di atasnya antar negara, khususnya terhadap kapal induk yang menerbangkan pesawat udaranya saat melintas ALKI. Dengan demikian, kedaulatan negara Indonesia sebagai negara kepulauan dapat dijaga dan dilindungi dari segala kegiatan yang dapat membahayakan wilayah yurisdiksi nasional.

Berdasarkan uraian pada latar belakang tersebut di atas, maka permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan terhadap lintas pesawat militer asing sebagai satuan dari kapal induk di atas ALKI; dan tindakan apa yang dapat dilakukan terhadap pesawat militer asing yang melintas ke luar dari rute ALKI yang telah ditentukan.

Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif, yaitu penelitian yang mengacu terhadap aturan-aturan Hukum Internasional. Metode pengumpulan bahan hukum yang digunakan adalah studi kepustakaan. Bahan hukum diperoleh dari sumber hukum primer dan sekunder yang berupa: bahan hukum primer diperoleh dari ketentuan-ketentuan hukum internasional, yakni berupa konvensi-konvensi internasional yang berhubungan dengan permasalahan yang sedang diteliti; bahan-bahan hukum sekunder diperoleh dari literatur, bahan-bahan perkuliahan, buku-buku pustaka

³ [http://rixco.multiply.com/journal/item/256/Kronologi Insiden Duel Udara F-16 dan Hornet](http://rixco.multiply.com/journal/item/256/Kronologi%20Insiden%20Duel%20Udara%20F-16%20dan%20Hornet), diunduh pada hari Sabtu tanggal 4 September 2010 pukul 20.00 WIB.

lainnya atau karya-karya dari para ahli hukum internasional yang dapat memberikan penjelasan yang berkaitan dengan ketentuan hukum internasional, khususnya yang terkait dengan penggunaan wilayah udara dan kedaulatan suatu negara.

Pada penelitian hukum normatif ini, bahan hukum yang telah diperoleh dianalisis secara kualitatif, yaitu dengan cara memberikan penafsiran terhadap bahan hukum yang diperoleh dari berbagai sumber. Selain itu, dalam menganalisa bahan hukum tersebut dibantu dengan menggunakan metode berfikir induksi. Induksi merupakan cara berfikir yang dimulai dari hal-hal yang bersifat khusus menuju pada hal-hal yang bersifat umum.

Pengaturan terhadap Lintas Pesawat Militer Asing sebagai Satuan dari Kapal Induk di atas ALKI

Kedaulatan atas Ruang Udara Nasional

Kedaulatan suatu negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*). Ketentuan ini merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara.⁴ Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya didalamnya adalah masalah yurisdiksi. Prinsip-prinsip dalam yurisdiksi adalah⁵:

- a. Prinsip territorial, yaitu prinsip yang lahir dari pendapat bahwa sebuah negara memiliki kewenangan absolut terhadap orang, benda dan kejadian-kejadian di dalam wilayahnya sehingga dapat menjalankan yurisdiksinya terhadap siapa saja dalam semua jenis kasus hukum (kecuali dalam hal adanya kekebalan yurisdiksi seperti yang berlaku kepada para diplomat asing).
- b. Prinsip nasional disebut juga “hubungan fundamental antara individu dengan negaranya”.
- c. Asas Personalitas Pasif, yaitu prinsip yang memberikan hak pelaksanaan yurisdiksi kepada sebuah negara untuk menghukum kejahatan yang dilakukan di luar wilayahnya, oleh pelaku dari warga negara asing, yang korbananya adalah warga negara dari negara tersebut.
- d. Asas Protektif atau biasa juga disebut sebagai yurisdiksi yang timbul berdasarkan adanya kepentingan keamanan sebuah negara.
- e. Asas Universal, ini berbeda dengan prinsip-prinsip sebagaimana dibahas di atas, di sini harus ada “hubungan” antara kejahatan yang dilakukan dengan negara pelaksana yurisdiksi, namun prinsip universal tidak membutuhkan hubungan seperti itu.

Dalam hubungan dengan yurisdiksi negara di ruang udara, sangat erat hubungannya dengan penegakan hukum di ruang udara tersebut. Dengan adanya yurisdiksi, negara yang bersangkutan mempunyai wewenang dan tanggung jawab di udara untuk melaksanakan penegakan hukum di ruang udara.

Wilayah udara suatu negara adalah ruang udara yang berada di atas wilayah daratan, wilayah laut pedalaman, laut

⁴ Yasidi Hambali, 1994, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Pradnya Paramita, Jakarta, hal. 19.

⁵ <http://imanprihandono.files.wordpress.com/2008/06/yurisdiksi.pdf>, didownload pada tanggal 26 Oktober 2010 pada pukul 21.30 WIB.

teritorial dan juga wilayah laut negara kepulauan. Kedaulatan negara di ruang udaranya berdasarkan adagium Romawi adalah sampai ketinggian tidak terbatas (*cujus est solum eust ad coelum*). Prinsip sampai ketinggian tidak terbatas ini sudah tidak dapat dipertahankan lagi seiring dengan kemajuan teknologi seperti peluncuran dan penempatan satelit di ruang angkasa.⁶

Berkenaan dengan wewenang dan tanggung jawab negara dalam melaksanakan penegakkan hukum di ruang udara tidak terlepas dari muatan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 ayat (3) yang menyatakan bahwa “bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Atas dasar ketentuan tersebut, maka lahir “hak menguasai oleh negara” atas sumber daya alam yang ada di bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (termasuk udara) dan penggunaan tersebut memberikan kewajiban kepada negara untuk digunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Makna dari Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tersebut bahwa ruang udara sebagaimana penjelasan sebelumnya merupakan sumber daya alam yang dikuasai negara. Istilah “dikuasai” dalam Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 bukan berarti “dimiliki” oleh negara, melainkan memberikan arti kewenangan sebagai organisasi atau lembaga negara untuk mengatur dan mengawasi penggunannya untuk sebesar-

besarnya kemakmuran rakyat. Sesuai Konvensi Chicago Tahun 1944, dalam Pasal 1 dinyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya. Pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorial adalah: (1) setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udara nasionalnya; (2) tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral.

Sifat kedaulatan yang utuh dan penuh dari negara di ruang udara nasionalnya tersebut berbeda misalnya dengan sifat kedaulatan negara di laut wilayahnya. Karena sifatnya yang demikian, maka di ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) pihak asing seperti terdapat di laut teritorial suatu negara. Ruang udara nasional suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer⁷.

Secara yuridis formal wilayah kedaulatan atas ruang udara nasional belum ada peraturan perundang-undangan yang mengatur secara holistik, sampai di keluarkannya perjanjian atau konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982. Sejak ditetapkannya konvensi tersebut sebagai hukum internasional dan telah diratifikasi oleh Pemerintah dengan Undang-undang

⁶ Sefriani, 2010, *Hukum Internasional: Suatu Pengantar*, Raja Grafindo Persada, Jakarta., hal. 224.

⁷ *Ibid.*

Nomor 17 Tahun 1985,⁸ ini menyebabkan negara Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kewajiban menyediakan Alur Laut Kepulauan Indonesia- ALKI (*archipelagic sea lane passage*) yang merupakan jalur lintas damai bagi kapal-kapal asing. Hal tersebut juga berlaku pada wilayah udara di atas alur laut tersebut. Meskipun demikian, pemberlakuan ketentuan tersebut belum ada kesepakatan antara *International Maritime Organization* (IMO) dan *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Akibatnya, belum ada ketentuan adanya pesawat udara yang mengikuti alur laut tersebut.

Saat ini Indonesia sedang memperjuangkan pengakuan internasional atas ruang udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang selama ini dianggap wilayah bebas menjadi bagian dari kedaulatan wilayah Indonesia. ALKI adalah konsekuensi dari diakuihnya hak negara kepulauan yang berhak menarik garis dasar lurus kepulauan dalam konvensi Hukum Laut 1982. Negara kepulauan yang banyak diuntungkan oleh penerapan garis ini harus menyediakan alur laut yang aman guna menghubungkan dua lautan bebas Samudera Hindia dan Pasifik bagi pengguna umum. Sebenarnya pemerintah telah menetapkan 3 ALKI lewat PP Nomor 37 Tahun 2002 tentang ALKI Indonesia. Namun demikian, pemerintah menyadari setiap tahun masih ada saja pelanggaran wilayah udara Indonesia di atas ALKI oleh pesawat asing. Salah satu kasus terkenal adalah maneuver pesawat tempur

Amerika Serikat di atas ALKI Pulau Bawean yang sangat membahayakan pererangan sipil.⁹

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan merupakan salah satu hukum nasional sebagai salah satu bentuk implementasi dari Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982. Secara horizontal wilayah kedaulatan Indonesia adalah wilayah daratan yang berada di gugusan kepulauan Indonesia. Sedangkan wilayah perairan, mencakup: (1) laut territorial, yaitu jalur laut selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia; (2) perairan kepulauan, yaitu semua perairan yang terletak pada sisi dan garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman dan jarak dari pantai; (3) perairan pedalaman, yaitu perairan yang terletak di mulut sungai, teluk yang lebarnya tidak lebih dari 24 mil dan di pelabuhan. Undang-undang lain yang terkait dengan wilayah kedaulatan adalah Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Dalam undang-undang tersebut secara umum dinyatakan bahwa wilayah perairan Indonesia juga mencakup Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), yaitu jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah sebagaimana ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 yang meliputi dasar laut, tanah dibawahnya dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal¹⁰.

Dari uraian di atas, batas wilayah kedaulatan atas ruang udara nasional

⁸ Undang-undang RI Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut).

⁹ Sefriani, *Op.cit.*, hal. 228.

¹⁰ Undang-undang RI Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

belum di atur dalam peraturan perundang-undangan yang ada, hanya diungkapkan bahwa Indonesia mempunyai wilayah kedaulatan atas ruang udara nasional sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 5 dan Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kegiatan penerbangan merupakan salah satu wujud kegiatan dan atau usaha terhadap wilayah kedaulatan atas wilayah udara yang diberi wewenang dan tanggung jawab kepada Pemerintah sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Disebutkan bahwa dalam rangka penyelemparaan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan dan ekonomi nasional. Dalam penjelasan Pasal 5 disebutkan, bahwa wilayah udara yang berupa ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional sehingga harus dimanfaatkan bagi sebesar-besarnya kepentingan rakyat, bangsa, dan negara.

Status Hukum Penggunaan Rute Udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia oleh Pesawat Militer Asing yang Diterbangkan dari Kapal Induk

Pada dasarnya penggunaan rute udara di atas ALKI tidak masalah sepanjang mematuhi peraturan yang ada saat melintas ALKI dan juga tunduk pada aturan ICAO dengan harapan dapat menjamin keselamatan penerbangan sipil, dan supaya menjaga kontak dengan otorita pengawas lalu lintas udara (*air traffic control*) yang berwenang atau me-

mantau frekwensi bahaya. Seperti diketahui bahwa melewati ALKI berdasar ketentuan hukum “*archipelagic sea lane passage*” (ASP) adalah lebih longgar dari ketentuan pelayaran berdasarkan “*innocent passage*” (IP). Adapun perbedaan antara ASP dan IP antara lain bahwa dalam ASP melalui ALKI kapal-kapal asing diperkenankan lewat “*in normal mode*” dalam arti kapal selam diperkenankan lewat dibawah air, sedangkan di IP kapal selam diwajibkan muncul ke permukaan laut dan memperlihatkan benderanya. Dalam IP tidak ada hak penerbangan bagi kapal-kapal sipil maupun kapal-kapal terbang militer, sedangkan dalam ASP hak terbang lintas di atas ALKI diperkenankan. Hak IP setiap saat boleh ditangguhkan oleh negara pantai, sedangkan hak ASP melalui ALKI tidak boleh ditangguhkan. Dalam IP, negara-negara pantai mempunyai wewenang yang lebih luas untuk mengatur dan mengontrol pelayaran, sedangkan dalam ASP melalui ALKI wewenang tersebut lebih terbatas sesuai dengan konvensi UNCLOS 1982.¹¹

Dari hasil konvensi hukum laut internasional 1982 (UNCLOS 1982) telah tercapai bahwa:

- a. Negara Nusantara, termasuk Indonesia boleh menetapkan alur laut dan alur udara di atasnya yang cocok untuk melintasi perairan Indonesia secara terus menerus dan cepat (Pasal 53 ayat 1) dimana “*all ships and aircrafts*” memperoleh “*right of archipelagic sea lane passage*” (bukan *right of innocent passage*). Sealanes itulah yang dinamakan ALKI (alur

¹¹ Hasjim Djajal, 1997, *Perkembangan Penanganan Masalah Tiga ALKI Melalui Perairan Indonesia*, tanpa penerbit, Jakarta, hal. 2.

- laut kepulauan Indonesia), dan hak “*archipelagic sea lane passage*” atau hak lintas alur nusantara (LAN).
- b. “*Archipelagic sea lane passage*“ tersebut adalah hak berlayar dan terbang “*in the normal mode*”, dengan cara-cara yang normal, khususnya untuk lewat secara terus menerus, cepat dan tidak terganggu (Pasal 53 ayat 3). Pengertian “*normal mode*” meliputi kemungkinan kapal selam untuk lewat di bawah air, sebab itu adalah cara-cara yang biasa bagi kapal selam untuk menjaga keamanannya.
 - c. ALKI tersebut haruslah mencakup semua tempat yang biasa dipakai untuk pelayaran dan penerbangan internasional dengan catatan bahwa jika di suatu tempat ada beberapa tempat lewat yang kira-kira sama kemudahannya, maka cukuplah satu saja ditetapkan sebagai alur.
 - d. ALKI tersebut ditetapkan dalam bentuk suatu garis sumbu, bukan dalam bentuk koridor melalui perairan Indonesia. Kapal-kapal atau pesawat udara yang terbang di atas *sea lanes* tidak boleh berlayar atau terbang lebih jauh dari 25 Nm dari kedua belah sisi sumbu dari ALKI, serta tidak boleh terbang atau berlayar lebih dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut. (Pasal 53 ayat 5).
 - e. Bilamana diperlukan, ALKI tersebut juga dapat diganti dengan ALKI lainnya (Pasal 53 ayat 7).
 - f. Dalam menetapkan ALKI tersebut atau menggantinya, Indonesia haruslah menyampaikan usul-usul mengenai hal tersebut kepada organisasi internasional yang berwenang guna dapat diterima. Organisasi internasio-
 - nal tersebut hanya boleh “*adopt*” *sea lanes* tersebut sebagaimana disepakati dengan negara-negara kepulauan seperti Indonesia.
 - g. Jika Indonesia tidak menetapkan “*sea lanes*” maka hak “*archipelagic sea lane passage*” dapat dilakukan oleh kapal-kapal asing melalui rute-rute yang biasa dipakai dalam pelayaran internasional (Pasal 53 ayat 12).
 - h. Penetapan ALKI sama sekali tidak mengurangi kedaulatan Indonesia atas perairan di atas ALKI tersebut, khususnya dalam memanfaatkan kekayaan alamnya atau dalam mengatur lingkungannya (Pasal 49 ayat 4).
- Penetapan ALKI telah disebutkan oleh Pemerintah Indonesia dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui ALKI yang Ditetapkan, berikut titik-titik Penghubung Garis Sumbu Alur Laut Kepulauan. Pasal 53 ayat (2) UNCLOS 1982 menyebutkan:
- “Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas Alur Laut Kepulauan dalam Alur Laut dan rute penerbangan demikian”.
- ALKI yang telah ditetapkan melalui PP Nomor 37 Tahun 2002 tersebut, terdiri dari tiga alur yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III. Konsep ALKI ini telah disampaikan Pemerintah RI kepada *International Maritime Organization (IMO)* pada tanggal 18 Mei 1998. Ketiga ALKI memiliki cabang-cabang yang dapat digunakan untuk pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan melintasi perairan Indonesia.
- Sesuai dengan UNCLOS 1982 bahwa perairan ZEE berlaku penerbangan bebas, sedangkan untuk di perairan

nusantara hanya dibebaskan di atas wilayah ALKI. Namun demikian, kapal-kapal atau pesawat udara asing yang sedang melaksanakan lintas laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*) melalui ALKI diharuskan mengikuti ketentuan-ketentuan sebagai berikut¹²:

- 1) Kapal-kapal di ALKI tidak akan mengganggu atau mengancam kedaulatan, integritas teritorial atau kemerdekaan dan persatuan nasional Indonesia. Kapal-kapal tersebut tidak akan melaksanakan setiap tindakan yang berlawanan dengan prinsip-prinsip hukum internasional seperti yang ditetapkan dalam piagam PBB.
- 2) Pesawat terbang di dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak dibolehkan untuk terbang di luar alur laut (di atas atau dengan pengecualian rejim ICAO) dan pesawat terbang tidak diijinkan terbang terlalu dekat dengan pulau-pulau atau daratan di dalam teritorial Indonesia, termasuk daerah dalam ALKI.
- 3) Pesawat terbang sipil asing yang melalui ALKI harus mengikuti aturan-aturan penerbangan sipil internasional seperti yang ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*).
- 4) Kapal perang asing dan pesawat terbang militer asing ketika sedang melewati alur laut, tidak dibolehkan melaksanakan latihan perang-perangan.
- 5) Kapal perang asing dan pesawat terbang militer asing, yang merupakan

satuhan-satuhan kapal perang asing, di samping kapal-kapal yang menggunakan tenaga nuklir, yang sedang melewati alur laut diharapkan untuk memberitahukan kepada Pemerintah Indonesia (yaitu Panglima TNI) terlebih dahulu untuk kepentingan keselamatan pelayaran dan untuk mengambil tindakan pemulaan yang diperlukan jika terjadi sesuatu yang tidak menguntungkan.

- 6) Kapal-kapal yang membawa bahan nuklir diharuskan mempunyai peralatan perlindungan keamanan dan tetap berhubungan dengan TNI AL, sesuai dengan konvesi perlindungan fisik bahan-bahan nuklir.
- 7) Pesawat terbang militer asing yang terbang di atas ALKI harus memperhatikan keselamatan penerbangan sipil dan tetap berhubungan dengan ATC (*Air Traffic Control*) yang berwenang di samping memantau frekuensi darurat.
- 8) Kapal-kapal asing atau pesawat terbang yang sedang transit sebaiknya bergerak secara hati-hati di ALKI yang penuh dengan kegiatan ekonomi (baik perikanan atau pertambangan). Untuk itu, kapal atau pesawat terbang yang sedang transit memperhatikan aturan-aturan yang menetapkan batas daerah pelayaran 1.250 m dari instalasi minyak dan gas, dan dilarang memasuki batas daerah aman 500 m sekitar instalasi minyak dan gas dan selalu memperhatikan dan berhati-hati terhadap pipa dan kabel laut.
- 9) Kapal-kapal ikan asing harus tetap menyimpan peralatan penangkapan ikan sewaktu transit, dan dilarang melaksanakan kegiatan penangkapan ikan ketika transit.

¹² Berdasar Surat Keputusan Panglima TNI Nomor : Skep/645/VII Tahun 1999. Skep yang ditandatangani tanggal 2 Juli 1999 ini berisi 19 Persyaratan Melalui ALKI yang harus dipatuhi oleh kapal dan pesawat udara yang melaksanakan hak lintas ALKI.

- 10) Kapal-kapal yang melintas transit diperairan alur laut harus berhati-hati dan harus menggunakan peraturan sistem keselamatan navigasi internasional, serta dapat menunjukkan kemampuan sebagaimana kapal setempat atau sebagaimana nelayan dan pelaut setempat.
- 11) Setiap kapal-kapal yang melintas transit dilarang membuang benda-benda sisa beracun atau benda berbahaya seperti sampah di perairan Indonesia.
- 12) Setiap kapal dilarang untuk melakukan pembersihan tangki-tangki kapal atau mengotori wilayah perairan Indonesia di saat melakukan lintas transit.
- 13) Pada saat kapal-kapal melintas tidak diizinkan untuk berhenti atau membuang sauh atau bergerak dengan formasi zig-zag berbolak-balik kecuali bila menghadapi situasi darurat atau situasi sulit.
- 14) Kapal-kapal yang melintas transit tidak diizinkan untuk menurunkan personel, material atau melakukan pemindahan/transfer personel dari dan ke kapal lain atau melayani berbagai kegiatan yang bertentangan dengan aturan-aturan keimigrasian, kepabeanan dan perekonomian atau-pun kondisi kesehatan di wilayah Indonesia.
- 15) Kapal-kapal dan pesawat terbang yang melintas transit tidak diizinkan untuk memberikan bantuan dan pelayanan pada pekerjaan survei atau penelitian ilmu pengetahuan kelautan, termasuk melakukan pengambilan contoh yang bertujuan untuk melakukan penyelidikan bersamaan dengan saat melintas, tidak seharusnya melakukan kegiatan yang berbentuk akti-vitas survei atau penelitian ilmu pengetahuan kelautan meliputi perairan alur laut Indonesia dan juga wilayah yang berada di atasnya.
- 16) Kapal-kapal dan pesawat terbang yang melintas transit dilarang melakukan pemancaran siaran-siaran yang tidak mendapat ijin atau memancarkan gelombang elektromagnetik yang dimungkinkan akan mengganggu sistem telekomunikasi nasional dan dilarang mengadakan komunikasi langsung dengan pihak-pihak perorangan atau kelompok-kelompok yang tidak memiliki ijin resmi di wilayah Indonesia.
- 17) Kapal-kapal yang melintas transit harus selalu memenuhi peraturan keselamatan navigasi internasional yang telah ditentukan.
- 18) Awak kapal yang memiliki muatan kapal dapat dikenakan denda baik secara individu maupun secara kelompok bila menimbulkan kerusakan-kerusakan yang ditimbulkan oleh mereka. Mereka harus mempunyai nilai asuransi yang cukup mampu untuk membayar atas kerusakan yang ditimbulkannya, termasuk kerusakan lingkungan laut sebagai akibat dari kerusakan lingkungan.
- 19) Untuk tujuan keselamatan navigasi dan untuk keselamatan di wilayah Indonesia, maka setiap kapal tanker asing, kapal penjelajah yang menggunakan energi nuklir, kapal penjelajah asing yang membawa muatan yang mengandung nuklir atau material berbahaya lain, kapal ikan asing dan termasuk kapal perang asing yang melintas di perairan Indonesia dari perairan ZEE atau dari wilayah laut lepas atau dari perairan ZEE menuju keperairan laut lepas dan melintasi

perairan Indonesia hanya diijinkan melintas melalui alur laut yang sudah ditentukan.

Dalam ketentuan di atas khususnya mengenai kapal induk yang menerbangkan pesawat militernya saat melintas ALKI harus memenuhi ketentuan yang telah menjadi kesepakatan dalam UNCLOS 1982 bahwa kapal-kapal atau pesawat udara yang terbang di atas sealines tidak boleh berlayar atau terbang lebih jauh dari 25 Nm dari kedua belah sisi sumbu dari ALKI (pasal 53 ayat 5). Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada gambar berikut.



Gambar 2.Sumbu ALKI dengan batas 25 Nm yang ditentukan

Gambar di atas adalah gambar yang menjelaskan mengenai sumbu ALKI dengan ketentuan sesuai UNCLOS 1982 tidak boleh berlayar atau terbang lebih jauh dari 25 Nm dari kedua belah sisi sumbu. Artinya bahwa apabila suatu kapal atau pesawat terbang keluar dari sisi yang 25 Nm maka dapat dikatakan bahwa kapal atau pesawat terbang tersebut telah melanggar aturan.

Untuk kapal atau pesawat terbang saat melewati ALKI yang posisinya berdekatan dengan pulau-pulau Indonesia maka ketentuan yang digunakan adalah bahwa kapal atau pesawat terbang tersebut tidak boleh terbang atau berlayar

lebih dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut. Sebagai contoh dari gambar tersebut adalah sumbu yang terdapat pada ALKI II yaitu antara Pulau Bali dan Pulau Lombok, di mana jarak antara sumbu dengan Pulau Bali (yang di-contohkan) adalah ± 10 Nm, maka 10 % dari 10 Nm adalah 1 Nm, begitu juga dengan sisi sebelahnya yang berdekatan dengan dengan pulau Lombok maka harus diketahui jarak sumbu ALKI II ke Pulau Lombok sehingga 10 % dari jarak tersebut akan ditemukan batas yang diijinkan saat melintas ALKI.



Gambar 3.Sumbu ALKI dengan batas 10 % yang ditentukan

Apabila akan melaksanakan di luar ketentuan ALKI di atas seharusnya melapor-kan atau meminta izin kepada negara Indonesia.

Ketentuan lain yang harus dilaksanakan ketika Kapal Induk menerbangkan pesawat militernya di atas ALKI adalah harus tetap berkomunikasi dengan *air traffic control* terdekat. Hal ini untuk menghindari agar tidak timbul polemik bahwa penerbangan yang dilaksanakan tanpa berkomunikasi dengan ATC dapat menimbulkan "Hazard" atau sesuatu yang dapat menimbulkan kerawanan seperti bahaya tubrukan di udara, karena penerbangan yang dilaksanakan berada di jalur penerbangan domestik maupun internasional.

nasional. Larangan penerbangan pesawat yang dapat membahayakan pesawat lain diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, yaitu larangan menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara penumpang/barang, dan penduduk atau gangguan keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain. Larangan yang dimaksud dalam klausul ini misalnya terbang di luar jalur (*track*) yang sudah ditentukan atau terbang tanpa memberitahukan ATC (*Air Traffic Control*).

Peristiwa yang terjadi di perairan Bawean antara pesawat tempur Angkatan Laut Amerika Serikat (F-18) dan pesawat tempur Indonesia (F-16) merupakan suatu bentuk arogansi negara adidaya terhadap kedaulatan wilayah Indonesia. Selain maneuver berbahaya yang dilaksanakan, kita juga tidak mengetahui misi yang dilaksanakan, bisa saja pesawat tersebut melaksanakan misi mata-mata. Sebagian orang menduga manuver itu sebagai "provokasi" Amerika terhadap Indonesia. Lalu, tak sedikit yang mengeluhkan bahwa kejadian itu membahayakan keselamatan penerbangan dari segi hukum laut.

Ada beberapa hal yang perlu dipastikan sebelum bersikap. Pertama, letak yang persis dari insiden tersebut. Dalam berita koran disebut pesawat Amerika itu berada "di atas" Pulau Bawean. Tapi ada yang mengatakan "dekat" Bawean (tanpa jelas seberapa dekatnya), dan ada juga yang menyebut "di Laut Jawa sebelah barat-laut Bawean". Kepastian ini penting karena, menurut hukum laut dan hukum udara, pesawat terbang militer asing tidak boleh terbang di atas wilayah darat suatu negara kecuali dengan izin. Andaikata pesawat

F-18 Hornet tersebut memang terbang di atas darat Pulau Bawean. Hal itu jelas salah dan karena itu Indonesia perlu memperingatkannya, kecuali kalau penerbangan ini telah mendapat izin dari Indonesia. Perlu dicatat bahwa aturan penerbangan pesawat militer tidak sama dengan ketentuan penerbangan pesawat sipil (yang diatur secara tersendiri oleh International Civil Aviation Organization). Untuk mengetahui bahwa di atas ALKI terdapat rute penerbangan domestik maupun rute internasional dapat kita lihat pada gambar *enroute chart* yang dilengkapi dengan rute ALKI.

Dari gambar tersebut jelaslah bahwa di atas alur laut kepulauan Indonesia terdapat rute-rute penerbangan antara bandara satu ke bandara lainnya. Apabila suatu penerbangan tidak menjalin komunikasi dengan *air traffic control* terdekat maka dapat menimbulkan bahaya tubrukan. Terlebih lagi, pesawat tempur memiliki kecepatan tinggi dengan manuver-manuver yang dilaksanakan akan sangat mengganggu kenyamanan pesawat terbang sipil yang kebetulan melintas di wilayah yang sama. Adapun gambar *enroute chart* yang disertai rute ALKI dapat dilihat pada gambar berikut.¹³

¹³ Gambar pada *enroute chart* diambil data *enroute chart* dari program Jepp View untuk rute ALKI adalah rute tambahan yang dibuat penulis untuk membandingkan antara rute penerbangan yang ada dengan ALKI sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002.



Gambar 4. Rute Penerbangan diatas ALKI pada *Enroute Chart*

Letak kejadian juga menjadi penting karena adanya perbedaan penerapan yang hak *archipelagic sea lanes passage* (ASLP) sesuai dengan Pasal 53 Ayat 2 Konvensi Hukum Laut. Hak ini berlaku bagi kapal-kapal perang dan kapal-kapal terbang militer untuk berlayar dan terbang melalui dan di atas alur laut kepulauan di perairan Nusantara Indonesia. Setelah diakuinya Wawasan Nusantara oleh Konvensi Hukum Laut PBB 1982, pelayaran melalui perairan kita dapat dilaksanakan dalam bentuk: (1) *innocent passage* di seluruh perairan Indonesia (Pasal 52 Ayat 1 Konvensi Hukum Laut 1982), dan (2) ASLP yang agak lebih bebas dari *innocent passage* melalui perairan dan rute-rute yang biasa dipakai dalam pelayaran internasional (Pasal 53 Ayat 4 Konvensi Hukum Laut 1982).

Menurut Koesnadi Kardi dalam makalah yang disampaikan dalam seminar sehari Penerbangan TNI AL tentang “Masyarakat Internasional Wajib Menghormati Wilayah Kedaulatan Laut dan Udara RI” menyatakan bahwa kasus Pulau Bawean yang terjadi pada tanggal 3 Juli 2003 adalah kasus manuver 5 (lima) pesawat F-16 Hornet yang terbang dari kapal induk USS Carl Vinson milik US Navy. Kelima pesawat tersebut berada di luar jalur penerbangan W-31 (lihat pada peta *enroute chart*) dan di luar alur

laut kepulauan Indonesia (ALKI)¹⁴. Pada tanggal 9 Mei 1999 telah ditetapkan oleh Indonesia bersama-sama dengan *International Maritime Organization* (IMO) sebanyak tiga ALKI yang terbentang dari utara ke selatan di wilayah kepulauan Indonesia. Meskipun demikian, ironisnya sampai saat ini masih ada beberapa negara besar yang belum mengakuinya, yaitu: (1) Amerika Serikat, (2) Inggris, (3) Australia dan (4) Kanada. Mereka menginginkan ALKI juga membentang dari barat ke timur.



Gambar 5. Peta *Enroute Chart* yang menunjukkan jalur W-31(Lingkaran hijau) dan ALKI II (Merah)

Dalam peta *enroute chart* di atas memang tampak jelas bahwa jarak antara ALKI II dan rute penerbangan W-31 (terdekat dengan Bawean) berjarak > 200 Nm, sehingga apabila pihak Amerika Serikat tidak mengajukan perijinan untuk melintas di luar wilayah ALKI maka perlu dipertanyakan mengenai rute pelayaran yang digunakan. Selain itu, juga bila Kapal tersebut berada di jalur ALKI tetap dikatakan melakukan pelanggaran karena ketentuan yang ada yaitu dengan jarak 25 Nm kekanan dan kekiri dari sumbu ALKI sudah tidak dipatuhi. Namun apabila pelayaran di luar jalur

¹⁴ Koesnadi Kardi, *Op.cit.*, hal. 17.

ALKI tersebut sudah mendapat ijin dari pemerintah Indonesia, maka pelayarannya tidak dipermasalahkan. Yang dapat dipermasalahkan adalah menerbangkan pesawat militernya karena tidak sesuai dengan ketentuan lintas damai. Aturan yang ada dalam lintas damai sesuai UNCLOS 1982 Pasal 19 adalah bahwa peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal saat lintas damai merupakan suatu lintas kapal asing yang dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai.

Di samping itu, Indonesia dan negara-negara maritim lainnya juga telah menyetujui 19 aturan yang diberlakukan pada alur laut kepulauan Indonesia, yang sebagian besar diambil dari ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982. Untuk kekuatan hukumnya seharusnya dipatuhi oleh anggota negara peserta IMO karena ketentuan tersebut telah diadopsi oleh IMO. Selain itu, terdapat pula kesepakatan baru seperti pada aturan 5 yang menyatakan bahwa "kapal-kapal perang asing dan kapal-kapal yang mempergunakan tenaga nuklir yang melewati *sea lanes* direkomendasikan untuk memberitahukan kepada pemerintah Indonesia (Panglima Tentara Nasional Indonesia) terlebih dahulu untuk keperluan keselamatan pelayaran dan guna dapat mengambil tindakan-tindakan persiapan andai-kata terjadi sesuatu yang tidak diinginkan". Bahkan ditegaskan pada aturan 6, bagi kapal yang membawa bahan nuklir, pemberitahuan kepada Panglima TNI tersebut diharuskan (*are required to notify*). Disepakati dalam aturan 1 bahwa kapal yang lewat di alur laut "tidak boleh mengganggu atau mengancam kedaulatan, integritas wilayah, kemerdekaan, dan kesatuan nasional Indonesia".

Hal penting yang juga perlu dicatat adalah aturan 7, dinyatakan bahwa kapal terbang militer asing yang lewat di atas alur laut "harus memperhatikan keselamatan penerbangan sipil dan memonitor frekuensi darurat, dan diminta mempertahankan kontak dengan *air traffic controller* yang berwenang".

Di IMO dan dalam berbagai perundingan dengan negara-negara maritim, Indonesia mengakui bahwa penetapan 3 ALKI utara-selatan tersebut barulah penetapan sebagian. Indonesia belum menetapkan ALKI timur-barat melintasi Laut Jawa dan Laut Flores, karena antara lain belum selesai dilakukan survei yang diperlukan. Dalam Pasal 3 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 dinyatakan bahwa pelaksanaan ASLP di berbagai bagian yang lain di perairan Indonesia (di luar ketiga ALKI) baru dapat dilaksanakan "setelah di bagian-bagian lain tersebut ditetapkan ALKI". Ketentuan ini seolah-olah menyatakan bahwa di bagian lain tersebut, selama belum ditetapkan ALKI, maka ASLP tidak dapat dilaksanakan. Dalam Pasal 15 peraturan tersebut dinyatakan, "Kapal dan atau pesawat udara asing dapat melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan hanya melalui alur laut kepulauan sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah ini".

Ketentuan itu sangat mengusarkan negara-negara maritim, karena tidak sejalan dengan kesepakatan yang telah dicapai. Soalnya, pada aturan 19 disebutkan, "Selama belum ada penetapan *sea lanes* lainnya melalui bagian-bagian lain dari perairan Nusantara Indonesia, hak ASLP dapat dilaksanakan di perairan tersebut sesuai dengan Konvensi Hukum Laut 1982." Demikian juga aturan 5 ten-

tang keharusan memberitahukan kepada Panglima TNI bagi kapal perang asing dan kapal nuklir. Kesepakatan ini dulu sangat diperjuangkan oleh Indonesia dan pada akhirnya diterima oleh negara-negara maritim.

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keseleamatan Penerbangan merupakan implementasi dari Undang-undang Penerbangan, yang di dalam Bab IV diatur tentang ruang udara dan lalu-lintas udara, diatur secara eksplisit bahwa setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan di ruang udara Indonesia diberikan pelayanan lalu-lintas udara.

Ruang udara di atas kedaulatan suatu teritorial negara merupakan zona yang berbahaya ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan, karena selain dapat digunakan untuk menyerang negara lain dengan strategi pendadakan, kecepatan tinggi serta dampak serangan yang sangat luas, dan yang tidak kalah penting dari aspek ini adalah kegiatan spionase. Dengan demikian, setiap negara akan sangat ketat dalam mengamankan dan menjaga kedaulatan negara di wilayah udaranya. Bukan barang tentu pesawat F-18 Hornet yang diterbangkan dari kapal induk itu juga melaksanakan kegiatan spionase dan pelanggaran wilayah yang dapat mengancam kedaulatan wilayah Indonesia.

Adanya rute udara di atas ALKI menunjukkan adanya duplikasi berlakunya hukum positif yang berlaku secara internasional maupun nasional yang terdapat dalam UNCLOS 1982. Dicontohkan dalam perkara ini, yakni adanya ketentuan hak lintas pesawat udara menggunakan rute udara di atas ALKI merupakan wilayah hukum udara yang seharusnya tunduk pada *International*

International Civil Aviation Organization (ICAO).

Belajar dari kejadian insiden penerbangan oleh lima pesawat F-18 Hornet Amerika yang terbang dari USS Carl Vinson untuk mengamankan kapal induk yang berlayar di alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) di atas pulau Bawean pada tanggal 13 Juli 2003 yang lalu, hal ini dapat dikaji sesuai ketentuan dalam Annex 11 “*Air Traffic Services*”. Kelima pesawat F-18 Hornet tersebut tidak memiliki izin Pemeritah Indonesia dan tidak melakukan komunikasi sebagaimana yang diatur dalam ketentuan penerbangan.

Bagi Amerika, pelayaran Armada US Navy di Laut Jawa dengan menerbangkan pesawat F-18-nya adalah sah, yakni dengan prinsip menggunakan rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional (*route normally used for international navigation*) yang sebenarnya tidak tercantum dalam peta jalur pelayaran internasional, namun karena prinsip kebiasaan, maka pelayaran tersebut dipandang dari hukum internasional adalah legal. Pemerintah Amerika menyatakan bahwa dengan menerbangkan pesawatnya (F-18 Hornet) dari kapal induk adalah suatu kondisi yang normal. Sesuai ketentuan normal untuk kepentingan pengawasan kapal induknya (*class aircraft-carrier*). Perbedaan persepsi kondisi normal masing-masing negara khususnya seperti negara Amerika menganut prinsip *war ship carrier* dengan pelayaran normal yakni pelayaran kapal induknya juga sekaligus dibarengi dengan menerbangkan pesawat dari kapal untuk menjaga keamanan atau misi lain (*sea surveillance*) pada jarak yang cukup jauh pada rute pelayaran kapal induk. Namun bagi Indonesia yang tidak menganut

prinsip *war ship carrier* dan juga tidak memiliki unsur kapal induk menginterpretasikan kondisi normal pelayaran yakni hanya sebatas pelayaran kapal tanpa dibarengi dengan menerbangkan pesawat dari kapal tersebut¹⁵.

Sedangkan bagi Indonesia karena sudah menyediakan fasilitas alur laut, maka pelayaran tersebut sifatnya adalah lintas damai atau “*innocent passage*”, yakni pesawat F-18 Hornet tersebut termasuk dalam bagian unit kapal perang atau armada, maka tidak boleh terbang.

Dari kajian hukum, aspek pelayaran maupun penerbangan dan manuver pesawat F-18 Hornetnya itu merupakan perbuatan pelanggaran wilayah (*illegal entry*). Manuver pesawat tersebut juga termasuk dalam kategori pelanggaran karena dilakukan di rute penerbangan *air way* seperti yang diatur dalam ketentuan Konvensi Chicago 1994 serta melintas di atas daratan Pulau Bawean sebagai bentuk pelanggaran wilayah menurut hukum internasional. Bahkan peristiwa tersebut nyaris menyeret Indonesia terlibat dalam konflik/insiden bersenjata antar kekuatan pesawat udara di atas Pulau Bawean, meskipun misi pesawat F-16 Falcon Indonesia sebenarnya adalah *identification* untuk melacak posisi pesawat F-18 Hornet milik US Navy yang terbang hingga di atas udara Pulau Bawean di wilayah Indonesia tanpa izin.

Pada aspek hukum dan pertahanan bagi negara berdaulat, maka melintasnya pesawat F-18 Hornet US Navy di atas Pulau Bawean tersebut dapat dikategorikan lintas yang tidak damai di perairan NKRI dan insiden tersebut dapat dikategorikan sebagai ancaman terhadap ke-

amanan dan kedaulatan negara. Hal ini dapat dibuktikan berdasarkan ketentuan pada Pasal 19 UNCLOS 1982 yang mengatur Pengertian Lintas Damai yakni: (1) Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi perdamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya.

(2) Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut:

- a. Setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- b. Setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
- c. Setiap perbutan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- d. Setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- e. Peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;
- f. Peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- g. Bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara pantai;

¹⁵ Martin DAW, 2008, *Chicago vs Unclos 1982*, Jalakaca, Pusat Penerbangan Agkatan Laut, 2008, hal. 68.

- h. Setiap perbuatan pecemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;
- i. Setiap kegiatan perikanan;
- j. Kegiatan riset dan survei;
- k. Setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi negara pantai;
- l. Setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Tindakan yang Dapat Dilakukan terhadap Pesawat Militer Asing yang Diterbangkan dari Kapal Induk saat Melanggar Ketentuan di atas ALKI

Adanya kontradiksi pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS dengan Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 pada Pasal 19 tentang pengertian lintas damai, sub Pasal 2e menyebutkan bahwa lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan terhadap kedamaian, keterlibatan atau keamanan negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teitorial melakukan salah satu kegiatan ;peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal.¹⁶

Meskipun di dalam UNCLOS 1982 Pasal 19 sebagaimana dijelaskan di atas telah dirumuskan ketentuan mengenai lintas damai dan sudah nampak memberikan perlindungan yang cukup luas bagi negara pantai, namun bagaimana prosedur menindak dan ancaman hukumannya masih nampak belum menjamin negara pantai. Kapal perang sesuai

sifatnya mempunyai kedudukan yang menggambarkan akan adanya suatu ancaman, meskipun tidak diketahui kapan dan di mana akan dilaksanakan, sehingga bagi kapal perang yang lewat meskipun secara “damai” mau tidak mau menempatkan negara pantai dalam keadaan khawatir. Sebagai salah satu contoh terhadap peristiwa yang dianggap melanggar berkaitan dengan peluncuran pesawat militer asing di wilayah ALKI Indonesia adalah insiden yang terjadi di Bawean, di sana Kapal Induk Amerika menerbangkan atau meluncurkan pesawat F-18 Hornet sampai mendekat wilayah pulau Bawean tanpa berkomunikasi dengan ATC (*Air Traffic Control*), sehingga dapat membahayakan terhadap lalu lintas udara yang ada.

Ditinjau dari posisi pesawat F-18 Hornet milik Angkatan Laut Amerika Serikat yang sedang melaksanakan pengawalan rombongan atau gugus Kapal Induk USS Carl Vinson terhadap ALKI, posisi pesawat F-18 tersebut jelas-jelas berada di luar ALKI. Dikaitkan dengan hukum yang menjelaskan tentang pengertian lintas damai (*Innocent Passage*), keberadaan F-18 Hornet yang mengawal rombongan Kapal Induk USS Carl Vinson jelas bertentangan dengan pengertian lintas damai yang tercantum pada UNCLOS 1982 Pasal 19 Sub Pasal 1 yang berbunyi; Lintas damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, keterlibatan atau keamanan negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai ketentuan konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya (yaitu ICAO). Pesawat tersebut harus pula mengikuti jalur penerbangan sipil yang telah ditentukan oleh ICAO¹⁷.

¹⁶ Koesnadi Kardi, *Masyarakat Internasional Wajib Menghormati Wilayah Kedaulatan Laut dan Udara RI*, dalam Prosiding Seminar Sehari Penerbangan TNI Angkatan Laut, Juanda Juni 2004, hal. 17.

¹⁷ Koesnadi Kardi, *Ibid*, hal. 19.

Dalam *Annex 11 “Air Trafic Services”* ditentukan pada ayat (3):

“Lintas alur penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang secara terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang”. Sedangkan pada ayat (4) dalam Annex ini termuat: “... mencakup semua rute lintas normal yang digunakan seba-gai rute ...”.

Dengan adanya ketentuan 3 ALKI berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 menjadi dasar argumen-tasi bagi Amerika Serikat menggunakan alasan lain sesuai Pasal 53 ayat (12) UNCLOS 1982 yakni:

“If an archipelagic state does not designate sea lanes or air routes, the right of archipelagic sea lanes passage may be excercised through the routes normally used for international navigation”

“Apabila suatu negara kepulauan tidak menentukan Alur Laut atau rute pener-bangan, maka hak lintas Alur Laut ke-pulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional”.

Dengan demikian, maka dalam ketentuan UNCLOS 1982 yang mengatur tentang hak lintas damai bagi pesawat sipil dan pesawat negara di udara dapat menimbulkan permasalahan hukum udara di Indonesia, sehingga dapat disimpulkan bahwa beberapa ayat yang terdapat dalam ketentuan UNCLOS 1982 yang mengatur hak lintas damai di atas ALKI oleh pesawat udara sipil maupun pesawat udara negara bertentangan dengan ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944. Guna menghindari persoalan yang dapat ditimbulkan dari perbedaan ketentuan ini, maka sesuai ruang lingkup berlakunya dalam melaksanakan ketentuan pener-

bangun ke wilayah Indonesia harus tun-duk pada hukum udara Indonesia.

Dalam hal negara dalam keadaan bahaya, ini ditentukan Presiden sebagai-mana ditetapkan dalam Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945 Pasal 12, bahwa “Presiden menyatakan keadaan bahaya”. Kewenangan penggunaan ruang udara nasional negara dalam keadaan bahaya dilakukan Tentara Nasional Indo-nesia Angkatan Udara (TNI-AU), semen-tara kewenangan tersebut tidak diatur secara tegas dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.

Sehubungan itu pemanfaatan ruang udara nasional untuk kegiatan pener-bangan pada saat negara dalam keadaan tidak damai (dalam keadaan bahaya) atau di daerah-daerah atau kawasan konflik perlu diatur atau ditetapkan secara tegas. Atas dasar uraian di atas, penegakan hukum atas pelanggaran penerbangan di wilayah ruang udara nasional diperlukan dua unsur penting, yaitu kelembagaan dan sarana pendukungnya. Dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Pertahanan dan Keamanan Negara ditetapkan bahwa TNI-AU seba-gai lembaga yang berwenang atas pene-gakan hukum atas penerbangan di ruang udara nasional termasuk pengendalian ke-giatan dan atau usaha lain di udara pada saat negara tidak damai atau di daerah-daerah konflik.

Dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2003 tentang Pertahanan Negara, hal wewenang dan tanggungjawab insti-tusi sebagai penegakan hukum di ruang udara tidak diatur secara tegas. Oleh sebab itu, tugas dan tanggung jawab TNI-AU perlu diatur secara tegas dalam undang-undang pengelolaan ruang udara nasional.

Mengenai penegakan terhadap pelanggaran yang terjadi dalam penerbangan telah diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal 8 ayat (1) berbunyi bahwa Pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan NKRI sebagaimana diatur pada pasal 5 diperintahkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan. Sedangkan Pasal 8 ayat (2) berbunyi Pesawat udara yang akan dan telah memasuki kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dalam pasal 7 ayat (2) dan (4) diperintahkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan. Dalam ayat (3) disebutkan bahwa Personel pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan negara. Ayat (4) menyatakan bahwa Dalam hal peringatan dan perintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) tidak ditaati, dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara Negara untuk mendarat di pangkalan udara atau Bandar udara tertentu di wilayah NKRI. Ayat (5) berbunyi bahwa Personel pesawat udara, pesawat udara, dan seluruh muatannya yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2), diperiksa dan disidik sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Ancaman hukuman terhadap kapal perang yang melakukan pelanggaran peraturan negara pantai hanyalah mengusir dengan segera kapal perang yang bersangkutan, dan bagaimana pengusirannya

masih menimbulkan persoalan. Apabila negara pantai untuk kepentingan keamanannya masih merasa terganggu atas suatu perlintasan diwilayahnya, negara pantai hanya diberi hak untuk menunda perlintasan tersebut untuk sementara waktu saja, melalui suatu prosedur yang masih memerlukan pemikiran bagaimana pelaksanaannya terlebih lagi apabila yang melanggar adalah negara yang berkuasa seperti Amerika. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tanggal 6 Juli tahun 1962 telah ditetapkan bahwa "kapal perang dan kapal pemerintah bukan kapal niaga asing yang berlayar di luar alur-alur yang tidak didahului oleh pemberitahuan kepada menteri/kepala Staf Angkatan Laut, termasuk kapal selam asing yang tidak berlayar di permukaan air pada waktu melintasi perairan indonesia, dianggap tidak damai, dan karena itu dapat diwajibkan untuk dengan segera meninggalkan perairan Indonesia" (Pasal 7 ayat 2).

Tindakan yang dapat dilakukan pada salah satu kasus pelucuran pesawat militer asing dari kapal induk di wilayah ALKI atau perairan Indonesia adalah saat terjadi pelanggaran wilayah udara di atas wilayah ALKI seperti pada peristiwa melintasnya F-18 Hornet US Navy di atas Pulau Bawean, yaitu karena peristiwa tersebut dapat dikategorikan sebagai sebuah ancaman dan gangguan keamanan maka kita berhak memerintahkan untuk menjauh dari wilayah NKRI atau dalam hal ini untuk kembali ke pangkalan induk. Namun mengingat pelanggaran lintas damai tersebut aspek penegakan oleh Pemerintah Indonesia yang menerbangkan pesawat tempur F-16 *Fighting Falcon* dari Madiun tidak memiliki kekuatan dan kemampuan untuk menghadang pesawat negara asing tanpa izin

tersebut. Sekali lagi persoalan hukum menjadi lemah jika dihadapkan pada persoalan kekuatan (*power*) seperti yang dimiliki oleh negara adidaya Amerika Serikat.

Oleh karena itu, Indonesia berhak melayangkan Nota Diplomatik kepada Pemerintah Amerika sebagai bentuk protes atas insiden tersebut. Hal ini penting untuk dilakukan mengingat ke-dulutan sebuah negara pantai menjadi tidak aman dan terganggu dengan tindakan sememana tersebut. Terbangnya pesawat F-18 Hornet US Navy tersebut bukan hanya melanggar ketentuan dalam lintas damai seperti diatur dalam UNCLOS 1982 pada Pasal 19 ayat (2) huruf e, bahwa dalam peluncuran, pendaratan atau penerimaan pesawat udara di atas kapal oleh suatu kapal asing di wilayah laut territorial dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Selain itu setiap pesawat asing yang melintas harus tetap menjalin komunikasi dengan pengendali udara setempat agar tidak menimbulkan kerawanan bagi rute penerbangan pesawat lain yang melakukan penerbangan pada titik dan ketinggian yang sama, sehingga mengakibatkan tubrukannya di udara seperti diatur pada *encart route* dalam ICAO.

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai pesawat militer asing yang diterbangkan dari kapal induk saat melintas ALKI, maka dapat disimpulkan bahwa pesawat militer yang diterbangkan dari kapal induk saat melintas ALKI adalah diijinkan dengan ketentuan bahwa penerbangan yang dilaksanakan tidak melebihi 25 Nm dari sisi-sisi sumbu ALKI yang digunakan, dan saat melewati sumbu ALKI yang berada diantara dua pulau

maka ketentuan yang harus digunakan mengenai batasan terhadap pesawat militer yang diterbangkan dari kapal induk adalah bahwa sisi-sisi yang diambil dari sumbu adalah 10% jarak antara titik-titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut.

Penegakan terhadap pelanggaran yang terjadi dalam penerbangan yaitu: a) pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan NKRI diperintahkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan; b) pesawat udara yang akan dan telah memasuki kawasan udara terlarang dan terbatas diperintahkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan; c) personel pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan udara terlarang dan terbatas kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya dibidang pertahanan negara; d) dalam hal peringatan dan perintah tidak ditaati, dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara untuk mendarat di pangkalan udara atau Bandar udara tertentu di wilayah NKRI.

Daftar Bacaan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319)

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4439)

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Sipil (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4210)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai melalui Perairan Indonesia. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4209)

Konvensi Chicago 1944 (ICAO)

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

Djalal, Hasjim, 1997, *Perkembangan Penanganan Masalah Tiga ALKI Melalui Perairan Indonesia*, tanpa penerbit, Jakarta.

Hambali, Yasidi, 1994, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta.

Kusumaatmadja, Mochtar, 1978, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Binacipta, Bandung.

Mauna, Boer, 2005, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika*

Global, Edisi Kedua, PT. Alumni, Bandung.

Sefriani, 2010, *Hukum Internasional: Suatu Pengantar*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Suherman, E., 1984, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Alumni, Bandung.

Prosiding Seminar Sehari Penerbangan TNI Angkatan Laut, Juanda, 2004.

United Nations Convention on the Law of the Sea (Bahasa Inggris dan Indonesia), Pusat Studi Hukum Internasional dan Perjanjian Internasional.

Martin Daw, 2008, *Chicago 1944 Vs UNCLOS 1982*. Majalah Jalakaca, Edisi 10 Pusat Penerbangan TNI AL.

Enroute chart 2006/2008

<http://rixco.multiply.com>

<http://id.wikipedia.org>

<http://imanprihandono.files.wordpress.com>