

Model Kewenangan Penyidikan Pelanggaran Ruang Udara: Perbandingan Indonesia, Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris

Analisis Legislatif Ahli Utama

Puteri Hikmawati, S.H., M.H.

puteri.hikmawati@dpr.go.id

Analisis Legislatif Ahli Madya

Novianti, S.H., M.H.

Monika Suhayati, S.H., M.H.

Sita Hidriyah, S.Pd., M.Si.

Harris Yonatan Parmahan Sibuea, S.H., M.Kn.

Ringkasan

Kajian ini membahas kewenangan penyidikan pelanggaran ruang udara di Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris sebagai rujukan bagi reformulasi kebijakan Indonesia. Ketiganya menunjukkan model terintegrasi antara otoritas sipil dan militer, dengan pembagian tugas berdasarkan jenis pelanggaran. Jepang mengoordinasikan MLIT dan JASDF, Amerika Serikat mengandalkan FAA dan DoD, sementara Inggris menerapkan *Quick Reaction Alert* antara CAA dan RAF. Sebaliknya, di Indonesia terjadi tumpang tindih antara PPNS Kementerian Perhubungan dan TNI AU. UU Penerbangan belum mengatur kewenangan penyidikan oleh TNI AU, meskipun terlibat dalam intersepsi. RUU Pengelolaan Ruang Udara mengusulkan pemberian kewenangan penyidikan terbatas bagi TNI AU. Reformasi kelembagaan diperlukan untuk memperjelas pembagian kewenangan, memperkuat koordinasi lintas sektor, serta memastikan sistem penegakan hukum udara yang adaptif dan menjamin kedaulatan wilayah nasional.

A. PENDAHULUAN

A.1. Latar Belakang

Pertumbuhan *air traffic* (lalu lintas udara) di ruang udara Indonesia memberikan dampak positif terhadap perkembangan ekonomi nasional. Namun, di sisi lain, kondisi ini juga menimbulkan potensi kerawanan dalam aspek pertahanan dan keamanan negara. Data dari Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas)—yang kini telah berganti nama menjadi Komando Operasi Udara Nasional (Koopsudnas)—menunjukkan bahwa pada tahun 2019 terdapat 364 (tiga ratus enam puluh empat) pelanggaran wilayah udara oleh pesawat udara asing tanpa izin. Jumlah ini meningkat tajam menjadi 1.583 (seribu lima ratus delapan puluh tiga) kasus pada tahun 2020, dan sedikit menurun menjadi 1.054 (seribu lima puluh empat) pada tahun 2021 (Kementerian Pertahanan, 2023).

Ruang udara memiliki arti strategis bagi suatu negara, terutama dalam konteks integritas wilayah dan keamanan nasional yang harus dimanfaatkan secara optimal (Yunitasari, 2020). Dalam hukum internasional, pelanggaran kedaulatan oleh pesawat asing diatur dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 dan ditegaskan kembali dalam Konvensi Chicago 1944 tentang *International Civil Aviation*. Konvensi tersebut menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Artinya, penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara menjadi kewenangan eksklusif negara yang bersangkutan.

Dalam konteks hukum nasional, penegakan hukum di ruang udara diatur melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan). Namun, pelaksanaannya menghadapi tantangan, terutama dalam hal penyidikan terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat udara asing.

Pasal 399 ayat (1) UU Penerbangan menyebutkan bahwa pejabat pegawai negeri sipil tertentu di instansi yang memiliki tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan diberikan wewenang khusus sebagai penyidik tindak pidana. Ayat (2) menegaskan bahwa dalam pelaksanaan tugasnya, penyidik tersebut berada di bawah koordinasi dan pengawasan Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI). Ketentuan ini menciptakan tumpang tindih kewenangan penyidikan, yaitu antara penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) di instansi penerbangan—seperti Kementerian Perhubungan dan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU)—dan penyidik dari Kepolisian. Permasalahan ini tidak hanya menyangkut aspek koordinasi antar-lembaga, tetapi juga efektivitas dalam respons terhadap pelanggaran udara (Savitri & Prabandari, 2020).

Secara normatif, kewenangan penyidikan atas pelanggaran izin pesawat udara asing yang melintasi wilayah udara Indonesia berada pada PPNS Kementerian Perhubungan, sebagaimana diatur dalam Pasal 399 dan Pasal 400 UU Penerbangan. Namun, dalam praktiknya, pelaksanaan intersepsi dan pengejaran dilakukan

oleh TNI AU sedangkan penyidikannya dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Ketidaksihesuaian ini menimbulkan permasalahan koordinasi dan kewenangan, yang pada akhirnya dapat menghambat upaya penegakan hukum secara efektif.

A.2. Fokus Permasalahan

Permasalahan utama yang dihadapi adalah ketidaksihronan kewenangan dalam penegakan hukum atas pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing. Meskipun UU Penerbangan menetapkan bahwa PPNS Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan penyidikan, pada praktiknya, TNI AU yang menjalankan fungsi operasional pengejaran dan penindakan awal terhadap pelanggaran tersebut. Situasi ini menimbulkan tumpang tindih kewenangan dan potensi ketidakefisienan dalam penanganan kasus.

Untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif dan objektif mengenai penataan kewenangan penegakan hukum di wilayah udara, perlu dilakukan studi perbandingan dengan negara-negara lain yang memiliki sistem pengelolaan ruang udara yang mapan. Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris dapat menjadi rujukan dalam menganalisis pembagian kewenangan antara lembaga sipil dan militer dalam penyidikan tindak pidana pelanggaran ruang udara Indonesia.

A.3. Tujuan

Foreign legislation analysis (FLA) ini bertujuan untuk menganalisis kewenangan penegakan hukum, khususnya penyidikan tindak pidana di wilayah ruang udara di Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris. Hasil analisis perbandingan kewenangan penegakan hukum di wilayah ruang udara di Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris akan menjadi bahan analisis lebih lanjut untuk membuat opsi kebijakan bagi pengaturan kewenangan penegakan hukum di wilayah ruang udara di Indonesia yakni terkait dengan kewenangan TNI AU, Kepolisian, dan PPNS Perhubungan dalam penyidikan tindak pidana di wilayah ruang udara, dan sistem koordinasi dalam pelaksanaan penyidikan.

A.4. Metode

Penyusunan FLA ini menggunakan metode perbandingan hukum (*comparative law*). Metode ini digunakan untuk menganalisis dan memahami sistem hukum di berbagai negara secara komprehensif, dengan menelaah sistem, norma, pranata, serta perkembangan historis hukum di lebih dari satu negara atau sistem hukum yang relevan.

Dalam pendekatan perbandingan hukum, terdapat dua jenis fokus objek kajian sebagaimana dijelaskan oleh KamalatuZZahroh (2018), yaitu:

1. Perbandingan Hukum Substantif, yaitu membandingkan substansi hukum dari dua atau lebih yurisdiksi dalam bidang tertentu, seperti hukum pidana, hukum administrasi, hukum tata negara, atau hukum penerbangan; dan
2. Perbandingan Infrastruktur Hukum, yaitu membandingkan aspek-aspek struktural

dan kontekstual dari sistem hukum, seperti kultur hukum, sumber hukum, institusi penegakan hukum, dan sejarah pembentukan norma.

Selain itu, pendekatan perbandingan hukum yang digunakan dalam FLA ini merujuk pada prinsip yang dikemukakan oleh Konrad Zweigert dan Kurt Siehr (Kamaluzzahroh, 2018), yaitu:

1. Kritis, artinya tidak hanya mencari persamaan atau perbedaan antar sistem hukum sebagai fakta, tetapi mengevaluasi apakah solusi hukum yang diterapkan dalam suatu negara bersifat layak, adil, dapat diterapkan, dan relevan secara kontekstual;
2. Realistis, artinya analisis tidak terbatas pada dokumen hukum semata, melainkan mencakup faktor-faktor etis, psikologis, sosial, ekonomi, serta pertimbangan kebijakan legislatif yang memengaruhi praktik hukum; dan
3. Non-dogmatis, artinya pendekatan ini tidak terikat pada struktur doktrinal formalistik, melainkan terbuka terhadap interpretasi dan alternatif solusi hukum yang lebih kontekstual dan aplikatif.

Penerapan metode perbandingan hukum dalam FLA ini dilakukan dengan menganalisis kerangka hukum, lembaga yang berwenang, serta praktik penyidikan terhadap pelanggaran ruang udara di Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris. Pemilihan ketiga negara tersebut didasarkan pada kematangan sistem pengelolaan ruang udara dan adanya kesamaan karakteristik dalam aspek prosedur pendeteksian, intersepsi, penurunan paksa, serta mekanisme koordinasi antara otoritas sipil dan militer dalam penegakan hukum udara.

B. PERBANDINGAN PENGATURAN

Kewenangan penegakan hukum, khususnya dalam hal penyidikan tindak pidana di wilayah ruang udara, menjadi fokus perbandingan dalam FLA ini melalui studi kasus Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris. Ketiga negara tersebut menunjukkan pola yang relatif serupa dalam tahapan awal penegakan hukum, yaitu dimulainya proses melalui pendeteksian dan identifikasi oleh otoritas penerbangan sipil, dilanjutkan dengan komunikasi dengan pilot dan permintaan penurunan paksa pesawat jika diperlukan.

Apabila pelanggaran dianggap berisiko terhadap keamanan nasional, Angkatan Udara diberdayakan untuk melakukan intersepsi karena memiliki kapabilitas operasional yang memadai. Sanksi yang dikenakan terhadap pelanggaran umumnya bersifat administratif—seperti denda atau pencabutan izin terbang—dan dalam kasus tertentu dapat disertai sanksi pidana berupa penahanan, khususnya apabila pelanggaran tersebut membahayakan kedaulatan atau keselamatan negara (Juwana, 2025).

Jepang

Penyidikan terhadap pelanggaran ruang udara di Jepang diatur dalam *Aviation Security Act* dan Konvensi Chicago 1944. Undang-undang nasional tersebut mengatur tata kelola penerbangan sipil, termasuk ketentuan tentang pelanggaran wilayah udara, sementara Konvensi Chicago menjadi dasar normatif bagi kedaulatan negara atas ruang udara nasional sebagai anggota ICAO.

Beberapa otoritas yang memiliki kewenangan dalam penyidikan pelanggaran ruang udara di Jepang meliputi:

1. Kementerian Pertanahan, Infrastruktur, Transportasi, dan Pariwisata (MLIT) – bertanggung jawab atas pengawasan dan penyidikan penerbangan sipil.
2. Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) – menangani penyidikan insiden terkait pelanggaran dalam penerbangan sipil.
3. Japan Air Self-Defense Force (JASDF) – berwenang mengambil tindakan terhadap pelanggaran yang berpotensi mengancam keamanan nasional.
4. Kementerian Pertahanan (MOD) – turut serta dalam pengawasan dan penyidikan atas insiden yang berkaitan dengan pertahanan negara.
5. Kepolisian Jepang – terlibat dalam penyidikan terhadap pelanggaran hukum yang bersifat kriminal, seperti penerbangan ilegal atau ancaman terorisme.

Prosedur penyidikan dilakukan secara berlapis, sebagai berikut.

1. Identifikasi dan Deteksi Awal

Otoritas menggunakan radar dan sistem pemantauan untuk melacak pesawat asing yang memasuki wilayah udara tanpa izin.

2. Intersepsi

JASDF dapat dikerahkan untuk melakukan intersepsi terhadap pesawat yang dianggap mengancam keamanan.

3. Penyelidikan

Melibatkan pengumpulan data radar, komunikasi radio, dan, jika memungkinkan, wawancara dengan awak pesawat. Dalam kasus sipil, operator penerbangan juga dilibatkan.

4. Penindakan

Berdasarkan hasil penyidikan, dapat diterapkan sanksi administratif (denda, pencabutan izin) atau pidana (penahanan), tergantung pada tingkat pelanggaran.

Jenis pelanggaran yang umum terjadi meliputi: (1) pelanggaran kedaulatan oleh pesawat asing tanpa izin, dan (2) pelanggaran keselamatan penerbangan, seperti pelanggaran prosedur terbang yang membahayakan lalu lintas udara. Secara umum, Jepang menerapkan sistem penyidikan yang terkoordinasi antara lembaga sipil dan militer, dengan mekanisme yang sistematis untuk memastikan penegakan hukum atas pelanggaran ruang udara berjalan efektif dan proporsional.

Amerika Serikat

Amerika Serikat merupakan negara yang juga berpedoman pada perjanjian internasional sebagaimana tercantum dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional Chicago tahun 1944 khususnya definisi kedaulatan negara atas ruang udara, paragraf 1 yang berbunyi “negara-negara peserta mengakui bahwa setiap negara mempunyai komplikasi dan kedaulatan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya”. Negara bertanggung jawab penuh atas pemeliharaan dan perlindungan wilayah kedaulatan negara melalui ruang udara (Siraji, 2022).

Penanganan pelanggaran ruang udara di Amerika Serikat dilaksanakan secara terkoordinasi oleh sejumlah lembaga, dengan North American Aerospace Defense Command (NORAD) sebagai entitas utama dalam sistem deteksi dan respons militer terhadap intrusi udara.

Beberapa otoritas yang memiliki kewenangan dalam penyidikan pelanggaran ruang udara di Amerika Serikat meliputi:

1. Federal Aviation Administration (FAA), yang bertanggung jawab atas pelanggaran yang terjadi dalam konteks penerbangan sipil.
2. Departemen Pertahanan (DoD), yang terlibat dalam kasus pelanggaran yang mengancam keamanan nasional, terutama melalui US Air Force.
3. National Transportation Safety Board (NTSB), yang berwenang menyelidiki insiden penerbangan yang menyebabkan kecelakaan atau gangguan keselamatan.
4. Federal Bureau of Investigation (FBI) atau Central Intelligence Agency (CIA) dapat terlibat jika pelanggaran berkaitan dengan potensi ancaman internasional, termasuk spionase atau intrusi nonkonvensional.

Prosedur penyidikan dalam penanganan pelanggaran ruang udara, sebagai berikut (FAA, 2025):

1. Identifikasi dan deteksi awal
NORAD menerapkan sistem respons bertahap yang dimulai dengan deteksi menggunakan radar dan pengawasan satelit terhadap pesawat tidak dikenal atau tidak sah.
2. Intersepsi
Jika komunikasi melalui radio tidak berhasil, jet tempur dari US Air Force atau Air National Guard (ANG) akan dikerahkan untuk melakukan intersepsi visual dan komunikasi langsung.
3. Penyelidikan
Berdasarkan respons pesawat, tindakan dapat ditingkatkan, mulai dari pengawalan hingga pengarahan pendaratan atau penggunaan kekuatan sebagai upaya terakhir. Penyelidikan dilakukan secara sistematis melalui tahapan: pengumpulan data radar dan komunikasi, pengamatan satelit, wawancara dengan awak pesawat dan saksi, serta analisis teknis atas data penerbangan dan rekaman kokpit. Pendekatan ini memastikan akurasi dan objektivitas dalam menilai tingkat pelanggaran.

4. Penindakan

Penindakan atau sanksi terhadap pelanggaran dapat berupa tindakan administratif (peringatan, denda, atau pencabutan izin terbang), penegakan hukum pidana untuk pelanggaran berat, serta investigasi lanjutan oleh lembaga intelijen jika mengandung unsur ancaman strategis.

Jenis-jenis pelanggaran ruang udara yang umum terjadi meliputi pelanggaran zona udara terlarang (misalnya, di sekitar fasilitas militer dan pemerintahan), pelanggaran jalur penerbangan atau batas ketinggian, serta pelanggaran oleh pesawat asing yang memasuki wilayah udara Amerika Serikat tanpa izin atau notifikasi. Amerika Serikat telah beberapa kali menyelidiki fenomena udara tak dikenal melalui program *Unidentified Aerial Phenomena* (UAP). Penanganan kasus semacam ini menunjukkan pentingnya sinergi antara sistem pertahanan udara, lembaga penyidik, dan komunitas intelijen dalam menjaga integritas wilayah udara nasional.

Inggris

Inggris memiliki prosedur yang sistematis dan terorganisasi dengan baik dalam menangani pelanggaran wilayah udara. Prosedur ini didasarkan pada koordinasi antara lembaga pemerintah terkait, termasuk Layanan Lalu Lintas Udara Nasional (NATS), Angkatan Udara Kerajaan (Royal Air Force/RAF), serta instansi lainnya seperti Otoritas Penerbangan Sipil (CAA) dan Kementerian Pertahanan (MOD). Dimulai dengan deteksi dan pemantauan yang dilakukan oleh NATS dan RAF, diikuti dengan respons awal melalui komunikasi dan intersepsi oleh pesawat tempur jika diperlukan (Juwana, 2025).

Beberapa otoritas yang memiliki kewenangan dalam penyidikan pelanggaran ruang udara di Inggris meliputi (UK Civil Aviation Authority, 2021):

1. CAA menangani pelanggaran penerbangan sipil, termasuk oleh pesawat komersial, pesawat kecil, atau *drone*. Sanksi administratif seperti peringatan, denda, atau pencabutan izin terbang dapat dikenakan.
2. MOD terlibat apabila pelanggaran berkaitan dengan keamanan nasional atau pesawat militer asing. MOD dapat berkoordinasi dengan lembaga penegak hukum untuk proses investigasi lebih lanjut.
3. Kepolisian berwenang menangani pelanggaran yang bersifat kriminal, seperti penggunaan *drone* ilegal, penyusupan tanpa izin, atau aktivitas yang membahayakan keselamatan publik.

Prosedur penyidikan dalam penanganan pelanggaran ruang udara dilaksanakan sebagai berikut.

1. Identifikasi dan deteksi awal

NATS dapat mendeteksi pesawat yang menyimpang dari rencana penerbangan atau terdeteksi berpotensi melanggar wilayah udara. NATS memiliki akses ke data penerbangan yang komprehensif dan terus memantau pergerakan pesawat

di wilayah udara Inggris, termasuk memantau pesawat yang tidak sah atau tidak terdaftar.

2. Intersepsi

Komunikasi awal dilakukan jika sebuah pelanggaran wilayah udara terdeteksi. Pengendali lalu lintas udara NATS akan segera mencoba menghubungi pesawat yang terlibat dalam pelanggaran tersebut. Komunikasi ini bertujuan untuk memberi peringatan dan instruksi yang harus diikuti oleh pesawat tersebut untuk mengoreksi penyimpangan dari jalur penerbangan atau rencana yang telah ditetapkan. Jika pesawat merespons dengan benar, masalah ini dapat diselesaikan tanpa perlu intersepsi fisik.

3. Penyelidikan

Jika upaya komunikasi tidak berhasil, atau jika pesawat dianggap sebagai ancaman yang serius bagi keselamatan nasional, langkah intersepsi akan diambil. Proses ini melibatkan pengerahan pesawat tempur QRA. RAF akan mengerahkan pesawat tempur dari unit QRA untuk melakukan intersepsi terhadap pesawat yang melanggar wilayah udara Inggris. Pesawat tempur ini bertugas untuk melakukan identifikasi visual, yaitu memastikan jenis pesawat yang melanggar, serta menilai apakah pesawat tersebut memang membawa ancaman. Selain identifikasi visual, intersepsi juga mencakup upaya untuk menjalin komunikasi langsung dengan pesawat yang terlibat, baik melalui radio atau sinyal lainnya. Pesawat yang melanggar akan diberi instruksi untuk segera meninggalkan wilayah udara terlarang atau mengubah jalur penerbangannya.

4. Penindakan

Pelanggaran serius terhadap wilayah udara Inggris dapat dikenakan tuntutan pidana sesuai dengan ketentuan dalam ANO. ANO mengatur seluruh aspek penerbangan sipil di Inggris, termasuk sanksi terhadap pelanggaran terkait penerbangan yang mengancam keselamatan nasional dan internasional. Dalam hal pelanggaran, sanksi bisa berupa denda, penangguhan izin terbang, atau bahkan tuntutan pidana. Jika pelanggaran berhubungan dengan ancaman terhadap keamanan negara, dapat dikenakan hukum yang mengatur tentang pertahanan nasional dan tindakan darurat, termasuk kemungkinan intervensi oleh militer atau aparat keamanan lainnya.

C. EVALUASI KRITIS DAN ANALISIS PREDIKTIF

Praktik di Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris memiliki beberapa kesamaan prinsip dalam penanganan pelanggaran ruang udara, namun dengan variasi dalam struktur kewenangan, norma hukum, dan pendekatan institusional. Berikut evaluasi terhadap aspek pengaturan dan pelaksanaan penyidikan.

1. Pengaturan Penyidikan

Pengaturan penyidikan di Jepang diatur dalam Undang-Undang Keamanan Penerbangan

(*Aviation Security Act*) dan Konvensi Chicago (*Chicago Convention*). *Aviation Security Act* mengatur tentang penerbangan sipil di Jepang, termasuk mengenai pelanggaran terhadap ruang udara. Sebagai negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), Jepang mengikuti peraturan yang ditetapkan dalam Konvensi Chicago yang mengatur penggunaan ruang udara internasional. Amerika Serikat juga berpedoman pada perjanjian internasional sebagaimana tercantum dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional Chicago tahun 1944. Sementara itu, Inggris memiliki beberapa peraturan hukum yang menjadi dasar pelaksanaan tindakan hukum di Inggris terkait pelanggaran wilayah udara, antara lain *Air Navigation Order (ANO)*. Pelanggaran serius terhadap wilayah udara Inggris dapat dikenakan tuntutan pidana sesuai dengan ketentuan dalam ANO. ANO mengatur seluruh aspek penerbangan sipil di Inggris, termasuk sanksi terhadap pelanggaran terkait penerbangan yang mengancam keselamatan nasional dan internasional. Selain ANO, terdapat Undang-Undang Keamanan Nasional dan Pertahanan. Jika pelanggaran berhubungan dengan ancaman terhadap keamanan negara, dapat dikenakan hukum yang mengatur tentang pertahanan nasional dan tindakan darurat, termasuk kemungkinan intervensi oleh militer atau aparat keamanan lainnya.

2. Pelaksanaan Penyidikan

Ketiga negara memiliki mekanisme penyidikan yang relatif serupa dalam tahapan teknis, dimulai dengan deteksi radar, identifikasi pesawat, komunikasi, intersepsi militer, dan investigasi oleh otoritas sipil atau militer yang berwenang. Di Jepang, proses dilakukan oleh MLIT, JCAB, dan JASDF; di Amerika Serikat oleh FAA, DoD, dan NTSB; sedangkan di Inggris oleh CAA, MOD, dan kepolisian.

Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris memiliki kapasitas yang sangat baik dalam penyidikan pelanggaran ruang udara, terutama yang terkait dengan masalah kedaulatan wilayah dan ancaman terhadap keselamatan penerbangan. Pelaksanaan proses penyidikan praktik di Jepang, Inggris, dan Amerika Serikat memiliki kesamaan. Proses penyidikan di Jepang dalam hal terjadi pelanggaran udara dilakukan melalui proses identifikasi dan pendeteksian. Otoritas akan menggunakan radar dan teknologi pemantauan lainnya untuk mengidentifikasi dan melacak pesawat yang memasuki ruang udara Jepang tanpa izin. Sementara praktik di Amerika Serikat, penyidikan dimulai dengan pengumpulan alat bukti, seperti radar, rekaman komunikasi udara, dan pengamatan visual dari pesawat atau satelit. Bukti-bukti ini digunakan untuk menentukan sejauh mana pelanggaran terjadi. Demikian juga di Inggris, proses penyidikan terhadap penanganan pelanggaran wilayah udara di Inggris mencakup beberapa tahap penting, yaitu deteksi dan pemantauan, respons awal, intersepsi, dan investigasi.

3. Struktur Kewenangan Penyidikan

Struktur penyidikan di ketiga negara melibatkan berbagai lembaga dengan pembagian

tugas berdasarkan jenis pelanggaran. Misalnya, pelanggaran sipil ditangani oleh otoritas penerbangan sipil, sedangkan pelanggaran keamanan ditangani oleh militer atau lembaga pertahanan nasional. Sistem ini memungkinkan respons cepat tanpa tumpang tindih kewenangan, dengan koordinasi yang bersifat hierarkis dan terstandar.

Kewenangan penyidikan dalam penanganan pelanggaran hukum atas ruang udara di negara Jepang dilakukan oleh beberapa lembaga yakni Kementerian Pertanahan, Infrastruktur, Transportasi, dan Pariwisata Jepang (MLIT). MLIT memiliki peran utama dalam mengawasi penerbangan sipil di Jepang dan penyidikan terkait pelanggaran yang terjadi di ruang udara negara. Angkatan Udara Jepang (JASDF) menangani masalah pelanggaran ruang udara yang berpotensi mengancam keamanan nasional atau melibatkan pesawat asing serta memiliki wewenang untuk mengambil tindakan dan melakukan penyelidikan. Selain itu, Badan Keamanan Penerbangan Sipil Jepang (JCAB) bertanggung jawab dalam menangani penyidikan insiden yang berkaitan dengan penerbangan sipil dan pelanggaran ruang udara. Kewenangan kepolisian, dalam hal tertentu, juga terlibat dalam penyidikan terkait pengelolaan wilayah udara, terutama jika ada kasus pelanggaran hukum seperti penerbangan ilegal, penyusupan ruang udara, atau ancaman terorisme.

Kewenangan penyidikan di Amerika Serikat dilakukan oleh beberapa lembaga, salah satunya Federal Aviation Administration (FAA). FAA memiliki peran utama dalam pengaturan dan pengawasan penerbangan sipil di ruang udara AS. Jika pelanggaran terjadi dalam konteks penerbangan sipil, FAA biasanya akan melakukan penyelidikan untuk memastikan bahwa aturan penerbangan, seperti zona larangan terbang, tidak dilanggar. Lembaga lainnya, yaitu Departemen Pertahanan Amerika Serikat (Department of Defense [DoD]). Jika pelanggaran ruang udara melibatkan ancaman terhadap keamanan nasional atau terjadi di wilayah udara yang dilindungi, DoD, terutama Angkatan Udara AS, akan terlibat dalam penyelidikan. Hal ini termasuk insiden yang melibatkan objek terbang yang tidak dikenal (misalnya UFO) atau pelanggaran oleh pesawat asing. Dalam hal pelanggaran menyebabkan kecelakaan atau insiden penerbangan, kewenangan penyidikan dilakukan oleh National Transportation Safety Board (NTSB).

Kewenangan penyidikan di Inggris dilakukan oleh lembaga terkait yakni Otoritas Penerbangan Sipil (Civil Aviation Authority/CAA), Kementerian Pertahanan (Ministry of Defence/MOD), dan kepolisian sesuai dengan tingkat pelanggaran yang terjadi. Kewenangan CAA menangani pelanggaran yang berkaitan dengan penerbangan sipil, seperti pelanggaran wilayah udara oleh pesawat komersial, pesawat kecil, atau pesawat nirawak (*drone*) (SKYbrary, n.d.). Kewenangan MOD untuk pelanggaran wilayah udara berkaitan dengan potensi ancaman terhadap keamanan nasional atau melibatkan pesawat militer asing, di mana MOD akan terlibat langsung. Dalam hal ini, MOD dapat melakukan koordinasi dengan pihak keamanan nasional atau penegak hukum lainnya untuk menyelidiki dan menangani pelanggaran tersebut. Kewenangan

Kepolisian untuk pelanggaran wilayah udara melibatkan aktivitas ilegal atau kriminal, seperti penggunaan *drone* yang membahayakan keselamatan publik atau penerbangan pesawat tanpa izin yang menyebabkan kerusakan atau ancaman langsung terhadap masyarakat.

4. Praktik di Indonesia dan Permasalahan Kelembagaan

Praktik di Indonesia, proses penyidikan di wilayah udara diatur dalam UU Penerbangan. Kewenangan penyidikan tindak pidana di wilayah ruang udara dilakukan oleh penyidik Kepolisian dan PPNS sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP) dan sesuai dengan Pasal 399 UU Penerbangan. Dalam pelaksanaan tugasnya, PPNS tertentu berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Kepolisian. Sementara kewenangan TNI Angkatan Udara (AU), hanya melakukan pencegahan dengan melakukan pendaratan paksa terhadap pesawat udara asing yang melakukan pelanggaran di wilayah ruang udara. Dengan demikian, kewenangan penyidikan saat ini ada pada Kementerian Perhubungan. Sementara TNI AU melalui Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) hanya berwenang menangkap pesawat yang melintas wilayah udara Indonesia tanpa izin. Hal ini menjadi persoalan, berdasarkan UU TNI, TNI AU berwenang menegakkan hukum terkait pertahanan udara. Namun kenyataannya di lapangan, TNI AU hanya bertindak sebagai pencegah dengan melakukan pendaratan paksa terhadap pesawat udara asing yang melakukan pelanggaran di wilayah ruang udara.

Adanya persoalan penyidikan antara Kementerian Perhubungan dengan TNI AU dalam ketentuan UU Penerbangan merupakan salah satu alasan adanya Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang Pengelolaan Ruang Udara. RUU tentang Pengelolaan Ruang Udara merupakan RUU usul dari Pemerintah. Rapat Paripurna DPR RI tanggal 10 September 2024 telah menyetujui Pembentukan Panitia Khusus (Pansus) RUU tentang Pengelolaan Ruang Udara. Adapun kewenangan penyidikan oleh TNI AU dalam RUU tentang Pengelolaan Ruang Udara, yakni: (a) melanggar ketentuan kawasan udara terlarang; (b) melanggar ketentuan kawasan udara terbatas yang ditetapkan untuk instalasi militer dan area untuk aktivitas militer; (c) melanggar ketentuan kawasan keselamatan operasi penerbangan di pangkalan udara; dan (d) melanggar ketentuan memasuki wilayah udara bagi pesawat udara sipil asing yang tidak berjadwal atau wahana udara sipil asing tanpa izin setelah berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan PPNS (Pasal 46 ayat (2) RUU Pengelolaan Ruang Udara).

Persoalan kewenangan penyidikan di wilayah ruang udara perlu disikapi dengan mengkaji model kewenangan di negara lain. Studi perbandingan terhadap Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris menunjukkan bahwa kewenangan penyidikan diatur secara spesifik dengan peran, fungsi, dan struktur kelembagaan yang berbeda, disesuaikan dengan kebutuhan dan kepentingan masing-masing negara.

Tabel 1.

Perbandingan Kewenangan Penyidikan Pelanggaran Ruang Udara

	Dasar Hukum	Lembaga yang Berwenang	Jenis Pelanggaran yang Ditangani	Koordinasi Sipil-Militer
Jepang	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Aviation Security Act</i> • <i>Chicago Convention</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • MLIT (Kementerian Transportasi) • JASDF (Angkatan Udara) • JCAB (Badan Penerbangan Sipil) • Kepolisian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing • Penerbangan tanpa izin • Pelanggaran prosedur keselamatan 	Terkoordinasi erat antara lembaga sipil dan JASDF, sesuai sifat pelanggaran
Amerika Serikat	<ul style="list-style-type: none"> • Federal Aviation Regulations • <i>NORAD Rules of Engagement</i> • <i>National Defense Authorization Act</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • FAA (Otoritas Penerbangan Sipil) • DoD (Departemen Pertahanan) • NTSB (Keselamatan Transportasi) • CIA/FBI 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelanggaran zona terlarang (<i>restricted airspace</i>) • Intrusi oleh pesawat asing • Objek tak dikenal (UAP) • Kecelakaan penerbangan sipil/militer 	Model respons bertingkat dengan integrasi kuat sipil-militer dan sistem radar NORAD
Inggris	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Air Navigation Order (ANO)</i> • Undang-Undang Keamanan Nasional dan Pertahanan 	<ul style="list-style-type: none"> • CAA (Otoritas Penerbangan Sipil) • MOD (Kementerian Pertahanan) • RAF (Angkatan Udara) • Kepolisian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelanggaran wilayah udara • <i>Drone</i> ilegal • Pesawat tanpa izin • Ancaman terhadap keselamatan penerbangan atau keamanan nasional 	<i>Quick Reaction Alert (QRA)</i> memungkinkan RAF bertindak cepat, dikoordinasikan dengan CAA dan kepolisian
Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> • UU No. 1/2009 tentang Penerbangan • KUHAP • UU TNI 	<ul style="list-style-type: none"> • PPNS Perhubungan • Kepolisian • TNI AU (Koopsudnas, untuk intersepsi) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing • Masuk tanpa izin • Pelanggaran kawasan terbatas/terlarang 	PPNS tertentu (Kementerian Perhubungan) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Kepolisian.

Tinjauan terhadap kewenangan penyidikan di Jepang, Amerika Serikat, Inggris, dan Indonesia menunjukkan adanya kesamaan dalam prosedur awal penanganan pelanggaran ruang udara, yakni dimulai oleh otoritas penerbangan melalui pendeteksian, identifikasi, komunikasi dengan pilot, serta permintaan penurunan pesawat. Namun, jika perintah tersebut tidak diindahkan, peran dialihkan kepada Angkatan Udara yang memiliki kapabilitas operasional untuk mengejar dan menangani pelanggaran ruang udara secara langsung.

D. TRANSPLANTASI HUKUM DAN OPSI MODEL KEBIJAKAN

D.1. Analisis Transplantasi Hukum

Model kewenangan penyidikan di Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris memberikan pembelajaran penting bagi Indonesia dalam merumuskan desain kelembagaan penyidikan pelanggaran ruang udara yang lebih terpadu dan adaptif. Keempat negara sama-sama menganut prinsip kedaulatan eksklusif negara atas wilayah udara nasional, sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944, yang menjadi landasan hukum internasional terkait pengaturan ruang udara.

Prinsip yang terkandung dalam Konvensi tersebut menegaskan bahwa:

1. negara memiliki hak penuh untuk menyelidiki dan menindak pelanggaran di wilayah udaranya, termasuk pelanggaran aturan penerbangan, kejahatan di pesawat, dan pelanggaran keamanan udara; dan
2. negara juga dapat menjalin kerja sama lintas batas dalam penyidikan pelanggaran yang berdimensi transnasional.

Pelanggaran wilayah udara (*aerial intrusion*) didefinisikan sebagai masuknya pesawat asing ke dalam wilayah udara suatu negara tanpa izin resmi (Sulastri, 2020, hlm. 269). Pelanggaran ini bisa bersifat disengaja maupun tidak disengaja, dan dikategorikan dalam berbagai bentuk, antara lain:

1. Penyalahgunaan izin terbang;
2. Penerbangan tanpa izin di kawasan udara terlarang; dan
3. Pelanggaran hak lintas di alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) yang tidak sesuai ketentuan.

Kategori pelanggaran di atas juga ditemukan di negara lain. Misalnya, Amerika Serikat dan Inggris mengenal pelanggaran wilayah terlarang (*restricted airspace*), pelanggaran oleh pesawat asing, dan penerbangan tak terdaftar yang dianggap sebagai ancaman terhadap keselamatan nasional.

Di Indonesia, TNI AU selama ini berperan dalam pelaksanaan intersepsi dan tindakan pemaksaan mendarat (*forced down*), namun tidak memiliki kewenangan formil sebagai penyidik. Hasil intersepsi diserahkan kepada PPNS Penerbangan di bawah Kementerian Perhubungan. Padahal, merujuk Pasal 1 angka (5) KUHP, penyelidikan dilakukan untuk mengetahui apakah suatu peristiwa dapat dikategorikan sebagai tindak pidana dan layak ditindaklanjuti dalam penyidikan. Dalam konteks pelanggaran udara, ketika objek (pesawat) dan pelanggaran sudah teridentifikasi, serta tindakan paksa telah dilakukan, maka secara substantif prosesnya telah masuk ke tahap penyidikan, bukan hanya penyelidikan. Oleh karena itu, praktik saat ini menunjukkan ketidaksesuaian antara tugas operasional TNI AU dan batasan normatif yang diatur dalam UU Penerbangan.

RUU tentang Pengelolaan Ruang Udara yang sedang dibahas di DPR RI melalui Panitia Khusus menjadi momen strategis untuk melakukan pembenahan. Pasal 46

ayat (2) RUU tersebut mengusulkan kewenangan penyidikan kepada perwira TNI AU terhadap pelanggaran serius di ruang udara, antara lain: (1) pelanggaran kawasan udara terlarang; (2) pelanggaran kawasan terbatas untuk kepentingan militer; (3) pelanggaran kawasan keselamatan operasi di pangkalan udara; dan (4) masuknya pesawat sipil asing tidak berjadwal tanpa izin.

Usulan ini mengacu pada model di Amerika Serikat, di mana DoD (Departemen Pertahanan) dan US Air Force memiliki kewenangan penyidikan terhadap pelanggaran yang berdimensi keamanan nasional, sementara FAA menangani kasus administratif dalam penerbangan sipil. Pemeriksaan awal dalam konteks sipil dilakukan melalui proses hearing oleh FAA, sebelum dialihkan ke otoritas investigasi yang relevan seperti NTSB.

Adapun di Inggris, sistem pengelolaan ruang udara menerapkan pendekatan terpadu melalui konsep *Airspace Management Cell* (AMC), yang mengatur pemisahan ruang udara sipil dan militer secara fungsional. Kewenangan penyidikan dibagi antara CAA untuk penerbangan sipil, MOD untuk pelanggaran militer dan pertahanan, dan kepolisian untuk pelanggaran yang bersifat kriminal atau membahayakan keselamatan publik.

Model di Amerika Serikat dan Inggris menunjukkan bahwa penyidikan pelanggaran ruang udara dijalankan secara multitoritas dengan koordinasi formal, menghindari duplikasi dan mempercepat respons hukum. Pendekatan tersebut relevan untuk diadopsi sebagian oleh Indonesia melalui mekanisme *legal transplantation* yang disesuaikan dengan karakteristik sistem hukum nasional dan struktur kelembagaan pertahanan.

D.2. Opsi Model Kebijakan untuk Indonesia

Berdasarkan analisis perbandingan dan kebutuhan sistem nasional, berikut tiga opsi kebijakan yang dapat dipertimbangkan:

1. sinergitas, koordinasi, dan kerja sama dalam pelaksanaan penyidikan pelanggaran di wilayah ruang udara antara Kepolisian, TNI AU, dan PPNS Kementerian Perhubungan;
2. pemberian kewenangan penyidikan kepada TNI AU terhadap pelanggaran yang khusus dilakukan atas objek vital atau kawasan udara yang berada di atas instansi militer yang bersifat strategis; dan/atau
3. penunjukan salah satu lembaga sebagai koordinator dalam pelaksanaan penyidikan pelanggaran ruang udara.

E. PENUTUP

Negara memiliki hak eksklusif untuk mengatur dan mengawasi ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Hak ini mencakup kewenangan untuk menyelidiki dan menindak pelanggaran yang terjadi di wilayah udara nasional, termasuk pelanggaran terhadap

aturan penerbangan, kejahatan di pesawat udara, dan ancaman terhadap keamanan nasional, sebagaimana ditegaskan dalam Konvensi Chicago 1944.

Hasil kajian perbandingan menunjukkan bahwa Amerika dan Inggris telah membangun sistem penyidikan yang mengedepankan integrasi antara otoritas sipil dan militer dalam menangani pelanggaran wilayah udara. Kewenangan penyidikan dibagi secara fungsional berdasarkan klasifikasi pelanggaran, dengan pengaturan hukum yang tegas dan koordinasi antarinstansi yang efisien.

Sebaliknya, praktik di Indonesia menunjukkan adanya kekosongan pengaturan terkait penyidikan atas pelanggaran ruang udara yang berdimensi kedaulatan. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan hanya mengatur pelanggaran administratif di kawasan udara terlarang dan terbatas, sementara kewenangan penyidikan terhadap pelanggaran yang mengancam kedaulatan negara belum terakomodasi secara jelas. Hal ini berimplikasi pada potensi tumpang tindih kewenangan antara PPNS, Kepolisian, dan TNI AU.

Kewenangan penyidikan yang telah diimplementasikan secara sistematis di Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris dapat menjadi rujukan normatif dan kelembagaan dalam menyusun kebijakan legislasi nasional. Dalam konteks ini, pembahasan RUU tentang Pengelolaan Ruang Udara menjadi langkah strategis untuk mengisi kekosongan hukum dan menyelaraskan peran institusi pertahanan dan penegakan hukum.

Oleh karena itu, FLA ini merekomendasikan:

1. pelanggaran terhadap ruang udara Indonesia sebagai bentuk pelanggaran kedaulatan perlu diatur dalam undang-undang;
2. RUU tentang Pengelolaan Ruang Udara perlu mengatur secara jelas kewenangan penyidikan antara PPNS, Kepolisian dan TNI AU dalam menangani pelanggaran di wilayah udara; dan
3. kewenangan penyidikan secara khusus perlu diberikan untuk TNI AU terhadap pelanggaran yang dilakukan di atas objek vital nasional atau kawasan udara yang berada di atas instansi militer atau wilayah pertahanan yang bersifat strategis yang memerlukan perlindungan khusus.

DAFTAR PUSTAKA

- Federal Aviation Administration. (2025, Januari 22). *Mission | Federal Aviation Administration*. FAA. <https://www.faa.gov/about/mission>
- Juwana, H. (2025, Maret 3). *Kewenangan penegakan hukum tindak pidana di wilayah ruang udara beberapa negara* [Paparannya]. Pusat Analisis Keparlemenan, Badan Keahlian Sekretariat Jenderal DPR RI.
- Kamalatuzzahroh. (2018). *Perbandingan konsep Rule of Law Sustainable Development Goals (SDGs) poin 16 dan konsep demokrasi Islam* [Skripsi tidak diterbitkan]. https://dspace.uir.ac.id/bitstream/handle/123456789/6448/SKRIPSI_ALIZA%20KAMALATUZZAHROH_14421103.pdf?sequence=1

- Kementerian Pertahanan. (2025). *Naskah akademik Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia tentang Pengelolaan Ruang Udara*.
- Savitri, R. N. R., & Prabandari, A. P. (2020). TNI Angkatan Udara dan keamanan wilayah udara Indonesia. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 2(2), 236–245. <https://doi.org/10.14710/jphi.v2i2.236-245>
- SKYbrary. (n.d.). UK Civil Aviation Authority (UK CAA). SKYbrary. <https://skybrary.aero/articles/uk-civil-aviation-authority-uk-caa>
- Sulastri, L. (2020). Analisis kewenangan penyidikan dalam pelanggaran wilayah udara Indonesia (Tinjauan peran Penyidik PNS dari Kementerian Perhubungan dan TNI AU). *Jurnal KRTHA Bhayangkara*, 16(2), 267–286. <https://doi.org/10.31599/krtha.v16i2.1212>
- Yunitasari, D. (2020). Penegakan pelanggaran kedaulatan oleh pesawat sipil asing di wilayah yurisdiksi nasional. *Jurnal Media Komunikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, 2(1), 36–56. <https://doi.org/10.23887/jmppkn.v2i1.83>

Kewenangan Penyidikan terhadap Pelanggaran Ruang Udara: Perbandingan Indonesia, Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris

Latar Belakang

Konvensi Chicago 1944 tentang International Civil Aviation menyatakan setiap negara mempunyai kedaulatan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya, termasuk kewenangan atas penyidikan pelanggaran kedaulatan di wilayah udaranya. Di Indonesia, kewenangan penyidikan tersebut berada pada PPNS Kementerian Perhubungan, sebagaimana diatur dalam Pasal 399 dan Pasal 400 Undang-Undang tentang Penerbangan.

Permasalahan

UU Penerbangan menetapkan PPNS Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan penyidikan, namun pada praktiknya TNI AU menjalankan fungsi operasional pengejaran (intersepsi) dan penindakan awal terhadap pelanggaran. Situasi ini menimbulkan tumpang tindih kewenangan dan potensi ketidakefisienan dalam penanganan kasus.

Tujuan

Menganalisis kewenangan penyidikan terhadap pelanggaran kedaulatan ruang udara di Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris.



Pendeteksian dan Pengidentifikasi Pelanggaran Ruang Udara

Indonesia	Jepang	Amerika Serikat	Inggris
TNI AU melakukan identifikasi terhadap pertahanan udara tertentu di atas daratan dan atau perairan yang ditetapkan bagi keperluan identifikasi pesawat udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara.	JASDF mendeteksi pelanggaran ruang udara menggunakan sistem radar nasional dan mengawasi pergerakan pesawat asing yang mendekati atau memasuki wilayah udara Jepang secara tidak sah. MLIT menginvestigasi administrasi dan regulasi penerbangan pesawat sipil yang melanggar zona terlarang.	Radar dan sistem pengawasan NORAD memantau wilayah udara Amerika Utara. NORAD mengidentifikasi pesawat yang tidak dikenal atau tidak sah terdeteksi. Pesawat tempur ANG melakukan penyelidikan langsung, serta menggunakan radar dan pengawasan udara.	NATS memonitor ruang udara Inggris menggunakan radar dan sistem pengamatan lainnya. RAF melakukan deteksi melalui Quick Reaction Alert (QRA) mempertahankan kewaspadaan secara konstan atas ruang udara Inggris.



Intersepsi

Indonesia	Jepang	Amerika Serikat	Inggris
Pesawat udara TNI AU melakukan tindakan pengenalan secara visual, pembayangan, penghaluan atau pemaksaan mendarat yang didahului dengan intersepsi	Jika terdeteksi pelanggaran atau ancaman, JASDF akan melakukan intersepsi udara. Intersepsi biasanya dilakukan tanpa agresi, hanya untuk mengawal atau mengusir pesawat asing.	NORAD akan mengerahkan jet tempur untuk mencegat, apabila pesawat tidak teridentifikasi atau berpotensi menimbulkan ancaman.	Apabila komunikasi dengan pesawat yang melakukan pelanggaran gagal, RAF akan melakukan intersepsi, termasuk identifikasi visual dan mencoba untuk membuat kontak

Penyidikan Pelanggaran Ruang Udara

Indonesia	Jepang	Amerika Serikat	Inggris
 PPNS Kementerian Perhubungan berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Kepolisian. 	JASDF menangani pelanggaran ruang udara mengancam keamanan nasional, penyidikan pelanggaran penerbangan sipil. Kepolisian menyelidiki penerbangan ilegal, penyusupan ruang udara, dan ancaman terorisme. MLIT mengawasi penerbangan sipil, penyidikan pelanggaran di ruang udara.	 FAA melakukan penyelidikan dan penyidikan untuk memastikan bahwa aturan penerbangan tidak dilanggar. 	CAA menyelidiki pelanggaran ruang udara oleh pesawat sipil dan drone, menjatuhkan peringatan atau sanksi. MOD menangani pelanggaran mengancam keamanan nasional, intersepsi militer dan koordinasi dengan aparat hukum. Kepolisian menindak pelanggaran ruang udara oleh drone yang membahayakan aktivitas dan keamanan publik

Koordinasi Penyidikan

Indonesia	Jepang	Amerika Serikat	Inggris
PPNS tertentu (PPNS Kementerian Perhubungan) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Kepolisian. 	JASDF dan Kementerian Pertahanan, dengan keterlibatan lembaga sipil seperti Japan Civil Aviation Bureau, Japan Coast Guard, dan Kementerian Luar Negeri tergantung konteks	NORAD berkoordinasi dengan FAA, Kementerian Perhubungan Kanada, dan penegak hukum lainnya serta lembaga keamanan.	MOD menangani pelanggaran ancaman keamanan nasional, termasuk intersepsi militer dan koordinasi dengan penegakan hukum. 



Opsi Kebijakan Penyidikan

1. Pelanggaran terhadap ruang udara Indonesia sebagai bentuk pelanggaran kedaulatan perlu diatur dalam undang-undang.
2. Kewenangan penyidikan secara khusus perlu diberikan untuk TNI AU terhadap pelanggaran yang dilakukan di atas objek vital nasional atau kawasan udara yang berada di atas instansi militer atau wilayah pertahanan yang bersifat strategis yang memerlukan perlindungan khusus.
3. RUU tentang Pengelolaan Ruang Udara perlu mengatur secara jelas kewenangan penyidikan oleh PPNS, Kepolisian dan TNI AU dalam menangani pelanggaran di wilayah udara.