

Interception oleh TNI Angkatan Udara Terhadap Maskapai Ethiopian Airlines di Bandar Udara Hang Nadim Batam

Muhammad Gading Bintang Hadhani

Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta

Email: 2210611134@mahasiswa.upnvj.ac.id

Abstract: Intersepsi pesawat adalah tindakan yang dilakukan oleh pesawat militer suatu negara untuk mengidentifikasi dan mengawal pesawat asing yang memasuki wilayah udara tanpa izin, sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan UU 1/2009 tentang Penerbangan. Artikel ini membahas regulasi terkait intersepsi serta tindakan yang diambil aparat Indonesia dalam kasus Ethiopian Airlines yang dipaksa mendarat karena melintas tanpa izin. Rumusan masalah dalam artikel ini, yaitu (1) Bagaimana regulasi terkait *interception*? dan (2) Apa tindakan yang diambil aparat Indonesia terkait kasus di atas? Menggunakan metode penelitian yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan kasus, artikel ini menganalisis aturan hukum nasional dan internasional terkait intersepsi serta penerapannya di Indonesia. Pembahasan artikel menunjukkan bahwa intersepsi memiliki fungsi utama sebagai langkah penegakan hukum dan bantuan terhadap pesawat yang mengalami kendala teknis, dengan prosedur yang harus mematuhi ketentuan *Annex 2* Konvensi Chicago. Kasus Ethiopian Airlines menjadi contoh konkret penerapan intersepsi di Indonesia, yang menegaskan pentingnya pengawasan wilayah udara dalam menjaga keamanan dan kedaulatan negara.

Abstract: *Aircraft interception is an action taken by a country's military aircraft to identify and escort foreign aircraft entering airspace without permission, as regulated in the 1944 Chicago Convention and Law 1/2009 on Aviation. This article discusses regulations related to interception and the actions taken by Indonesian authorities in the case of Ethiopian Airlines which was forced to land because it crossed without permission. The formulation of the problem in this article is (1) What are the regulations related to interception? and (2) What actions were taken by Indonesian authorities in relation to the above case? Using a normative legal research method with a statutory regulatory approach and a case approach, this article analyzes national and international legal regulations related to interception and their application in Indonesia. The discussion of the article shows that interception has a primary function as a law enforcement measure and assistance to aircraft experiencing technical problems, with procedures that must comply with the provisions of Annex 2 of the Chicago Convention. The Ethiopian Airlines case is a concrete example of the application of interception in Indonesia, which emphasizes the importance of airspace surveillance in maintaining national security and sovereignty.*

Article History

Received: March 25, 2025

Revised: April 09, 2025

Published: April 15, 2025

Keywords :

intersepsi, Konvensi Chicago 1944, Ethiopian Airlines

Keywords :

interception, Chicago Convention 1944, Ethiopian Airlines



<https://doi.org/10.5281/zenodo.15239412>

This is an open-access article under the [CC-BY-SA License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Dalam skala internasional, regulasi penerbangan telah ditetapkan melalui Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944. Penerbangan sangat berkaitan dengan kedaulatan negara atas wilayah udaranya. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa negara-negara peserta Konvensi mengakui bahwa setiap negara punya kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang berada di atas wilayah kekuasaannya. Akibat dari adanya prinsip ini adalah setiap pesawat yang hendak memasuki atau melintasi wilayah udara suatu negara harus memperoleh izin terlebih dahulu. Berbeda dengan hukum laut yang mengakui hak lintas damai, hukum penerbangan tidak mengenal konsep tersebut karena prinsip kedaulatan udara yang mutlak.

Dalam prosedur *interception* pesawat oleh pesawat militer, penggunaan komunikasi *radiotelephony* yang sesuai dengan standar internasional menjadi hal yang wajib. Namun, apabila terjadi hambatan bahasa dalam komunikasi tersebut, sinyal visual dapat digunakan sebagai alternatif. Selain itu, frekuensi radio yang digunakan dalam situasi darurat adalah 121.500 MHz atau 243.000 MHz, dengan Mode Alpha serta Squawk 7600, dan Mode Charlie apabila pesawat dilengkapi dengan responden.

Dalam hukum internasional, *interception* pesawat merupakan tindakan yang dapat dilakukan ketika pesawat asing memasuki wilayah udara suatu negara tanpa izin. Menurut The Dictionary of Aviation, *interception* adalah menghentikan atau mencegat jalur yang telah direncanakan oleh sesuatu.¹ Pada umumnya, *interception* dilakukan saat sebuah pesawat mendekati pesawat lain dengan tujuan untuk mencegahnya memasuki wilayah udara nasional tanpa *flight plan*, memasuki area terbatas atau terlarang, mengalami kesalahan navigasi, mengalami kegagalan komunikasi, atau pesawat yang melintas tidak dapat diidentifikasi.

Interception merupakan tindakan yang dilakukan oleh pesawat militer suatu negara terhadap pesawat asing, baik sipil maupun militer, yang melintasi wilayah udara mereka tanpa izin. Meskipun sering disebut sebagai “pencegatan”, istilah tersebut tidak selalu tepat dalam menggambarkan tindakan *interception* secara keseluruhan. Istilah *interception* memiliki cakupan yang lebih luas dari sekedar pencegahan, tetapi juga dapat berarti menggiring, mengawal, dan memfasilitasi. Di wilayah udara Eropa, *interception* juga diterapkan terhadap pesawat komersial sipil, terutama ketika menghadapi situasi darurat seperti kegagalan komunikasi radio. Oleh karena itu, *interception* memiliki dua fungsi utama, yaitu sebagai tindakan penegakan hukum dan sebagai bentuk bantuan bagi pesawat yang mengalami kendala, misalnya kehilangan posisi akibat kegagalan sistem navigasi atau kerusakan *avionic*, yang dapat menyebabkan kru pesawat tidak menyadari bahwa mereka telah memasuki wilayah udara negara lain. Di Indonesia, istilah *interception* umumnya dipahami dalam konteks pencegahan sebagai penegakan hukum saja.

Penggunaan *interception* contohnya adalah pada pesawat jet B777 ET-AVN milik Ethiopian Airlines yang harus mendarat di Bandara Hang Nadim Batam saat terbang dari Addis Ababa menuju Hong Kong. Pesawat tersebut berada di ketinggian 41.000 kaki dengan kecepatan udara terindikasi 0.8 Mach (987,84 km/jam). Dua pesawat tempur F-16 milik TNI AU dikerahkan untuk menjalankan prosedur *interception* sesuai dengan standar internasional. Tindakan ini dilakukan karena pesawat dengan nomor penerbangan ET-3728 dan registrasi ET-AVN terdeteksi melintas di wilayah udara Indonesia tanpa izin resmi.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif, yaitu pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian penulis.² Pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), yaitu pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang ditangani.³ Peneliti juga menggunakan pendekatan kasus (*case approach*) untuk penelitiannya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Regulasi terkait *interception*

Setiap negara memiliki hak penuh dan eksklusif untuk mengendalikan ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Prinsip ini telah diatur secara jelas dalam berbagai instrumen hukum internasional, termasuk

¹ Permata, S. Y., Danial, D., & Anom, S. (2022). Intersepsi Pesawat Sipil Ryanair FR4978 oleh Pesawat Militer Belarusia Ditinjau dari Konvensi Chicago 1944. *Yustisia Tirtayasa: Jurnal Tugas Akhir*, 2(3), 148-157.

² Isnaini, E. (2017). Tinjauan yuridis normatif perjudian online menurut hukum positif di Indonesia. *Jurnal independent*, 5(1), 23-32.

³ Hayati, N. N. S., & Warjiyati, S. (2021). Analisis yuridis konsep Omnibus Law dalam harmonisasi peraturan Perundang-Undangan di Indonesia. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 16(1), 1-18.

Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944. Konvensi Chicago menegaskan bahwa kedaulatan udara suatu negara bersifat mutlak, memberikan wewenang penuh dalam pengelolaan wilayah udara di atas teritorinya. Berdasarkan aturan ini, setiap pesawat asing, baik sipil maupun militer, yang hendak melintas atau masuk ke ruang udara suatu negara harus memperoleh izin terlebih dahulu. Ketentuan ini semakin menegaskan kontrol dan kedaulatan negara terhadap wilayah udaranya.

Konvensi Chicago, pada Pasal 1, menegaskan bahwa setiap negara memiliki hak penuh dan eksklusif atas ruang udara yang berada di atas wilayah teritorialnya. Prinsip ini menggarisbawahi bahwa negara memiliki kewenangan mutlak dalam mengontrol, mengawasi, serta mengatur segala bentuk aktivitas penerbangan yang berlangsung di dalam wilayah udaranya. Hak tersebut juga memberikan wewenang kepada negara untuk mengambil langkah-langkah tertentu guna memastikan bahwa ruang udara nasional tidak dilanggar oleh pihak asing tanpa izin resmi.

Dalam dunia penerbangan, intersepsi pesawat umumnya dilakukan sebagai langkah terakhir untuk mengidentifikasi pesawat yang tidak menyerahkan rencana penerbangan, tidak memiliki transponder, atau gagal melakukan komunikasi. Selain tindakan *interception*, proses identifikasi juga berfungsi untuk membimbing pesawat yang mengalami penyimpangan arah menuju wilayah udara terbatas atau dicurigai terlibat dalam aktivitas yang melanggar hukum.

Konvensi Chicago yang diratifikasi pada tahun 1944, secara khusus mengatur navigasi penerbangan sipil internasional. Konvensi ini bertujuan untuk menetapkan prinsip serta teknik yang diperlukan dalam operasional penerbangan global, sekaligus mempercepat pengembangan dan perencanaan transportasi udara internasional guna memastikan keselamatan serta pertumbuhan sektor penerbangan sipil.⁴ Selain itu, peraturan dalam konvensi ini diperkuat dengan sejumlah ketentuan tambahan yang dikenal sebagai *annexes*. Dokumen tersebut berfungsi sebagai standar bagi negara-negara anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dalam menerapkan regulasi penerbangan sipil.

Dalam prosedur *interception*, pesawat yang melakukan *interception* tidak diperbolehkan melakukan manuver yang berisiko, seperti memotong jalur atau menciptakan turbulensi yang dapat mengganggu stabilitas pesawat yang diintersepsi. Ketentuan ini dijelaskan dalam *Annex 2 Rules of The Air*, yang mencakup peraturan mengenai penerbangan visual serta penerbangan berbasis instrumen. Aturan khusus terkait *interception* tercantum dalam *Appendix 2* dari *Annex 2* Konvensi Penerbangan Sipil Internasional, yang terdiri dari tiga bagian utama. Bagian pertama, *Principles to be Observed by States*, menjelaskan prinsip-prinsip yang harus dipatuhi oleh negara-negara untuk memastikan keseragaman regulasi dalam menjaga keselamatan navigasi udara. Bagian kedua, *Action by Intercepted Aircraft*, merinci langkah-langkah yang harus diambil oleh pesawat yang mengalami *interception*. Kemudian, Bagian ketiga, *Radiocommunicating during Interception*, mengatur tata cara komunikasi radio antara pesawat yang diintersepsi dan pesawat militer yang melakukan intersepsi selama proses berlangsung.⁵

Menurut ketentuan dalam *Annex 2*, *interception* sebaiknya hanya dilakukan sebagai pilihan terakhir. Jika tindakan ini harus dilakukan, maka tujuannya harus terbatas pada identifikasi pesawat. *Interception* diperbolehkan dalam kondisi tertentu, seperti mengarahkan pesawat kembali ke jalur yang benar, mengeluarkannya dari wilayah udara nasional, menjauhkan dari zona berbahaya, area terbatas, atau wilayah terlarang, serta memberikan instruksi untuk mendarat di bandara yang telah ditetapkan. Selain itu, aturan ini juga menekankan bahwa *interception* sebaiknya dihindari karena dapat dianggap sebagai tindakan yang mengancam keselamatan penerbangan.

Dalam sistem hukum nasional Indonesia, ketentuan mengenai *interception* pesawat udara tertuang dalam Pasal 8 UU 1/2009 Tentang Penerbangan. Di sisi lain, hukum internasional, melalui *Annex 2 Appendix 2* Konvensi Chicago 1944, mengatur prosedur *interception* dengan lebih rinci. Sementara itu,

⁴ Endang Puji Lestari, *Politik Hukum Navigasi Penerbangan (Konsep Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan Dalam Perspektif Hukum Udara Internasional Dan Nasional)* (Malang: Setara Press, 2018), hlm 38-39.

⁵ "International Civil Aviation Organization, International Standards: Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation – Rules of Air. Section ATT A2, 2005.," n.d.

regulasi dalam hukum nasional Indonesia hanya memberikan gambaran umum mengenai prosedur *interception* tanpa menjabarkan langkah-langkah teknis secara mendetail sebagaimana yang tercantum dalam ketentuan hukum udara internasional.

Tindakan yang diambil aparat Indonesia terkait kasus di atas?

Letkol PnB Bambang Apriyanto, selaku Danskadron 16 Lanud Roesmin Nurjadin Pekanbaru, menjelaskan bahwa pesawat asing tersebut dipaksa mendarat karena memasuki wilayah udara Republik Indonesia tanpa izin. Pesawat yang diintersepsi merupakan Boeing B777 milik Ethiopian Airlines dengan nomor registrasi ET-AVN. Pesawat ini terdeteksi melintasi wilayah kedaulatan udara Indonesia tanpa mengantongi *flight clearance*.

Proses intersepsi dan pemaksaan pendaratan berlangsung sekitar 20 menit, meskipun mengalami kendala akibat pengelolaan ruang udara Indonesia yang sebagian dikendalikan oleh Singapura. Selama proses *interception* tidak ada upaya perlawanan dari pihak Ethiopian Airlines dan mereka mengikuti instruksi yang diberikan oleh pilot F-16 milik TNI AU. Pesawat Ethiopian Airlines yang berangkat dari Addis Ababa menuju Hong Kong ini memasuki wilayah udara Indonesia tanpa dapat menunjukkan izin resmi atau *flight clearance* setelah dihubungi oleh otoritas navigasi udara Indonesia (AirNav) melalui radio.

Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) segera menginstruksikan dua pesawat tempur F-16 dari Skadron Udara 16 Lanud Rsn Pekanbaru untuk melakukan identifikasi visual dan penyeragaman terhadap pesawat asing tersebut. Kedua pilot pesawat tempur berhasil melakukan kontak visual dengan Boeing B777 ET-AVN dan berkomunikasi melalui frekuensi darurat, yang akhirnya memaksa pilot Ethiopian Airlines untuk mendarat di Bandara Hang Nadim Batam.

Selain pesawat Ethiopian Airlines berhasil dipaksa mendarat, kedua jet tempur F-16 kembali ke Lanud Roesmin Nurjadin Pekanbaru. Proses penyelidikan kemudian dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dengan dukungan dari TNI AU di Lanud Raja Haji Fisabilillah. Enam anggota awak pesawat telah menjalani pemeriksaan oleh petugas keamanan (AvSec) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam, serta oleh TNI AU. Selain itu, barang bawaan dalam pesawat juga diperiksa secara menyeluruh. Pemeriksaan dilakukan terhadap pesawat Boeing B777 milik Ethiopian Airlines, yang mencakup pilot, co-pilot, serta empat awak kabin. Di samping itu, tim Bea Cukai turut melakukan inspeksi terhadap muatan kargo pesawat tersebut untuk memastikan tidak ada pelanggaran terkait barang yang diangkut. Langkah hukum lebih lanjut akan diambil sesuai dengan peraturan yang berlaku, termasuk kemungkinan pemberian sanksi berupa denda.

SIMPULAN

Setiap negara memiliki hak penuh untuk mengatur serta mengawasi wilayah udara yang berada di atas teritorinya, sesuai dengan ketentuan hukum penerbangan internasional yang tertuang dalam Konvensi Chicago 1944. Prinsip kedaulatan menegaskan bahwa tidak ada pesawat asing yang dapat memasuki atau melewati ruang udara suatu negara tanpa terlebih dahulu memperoleh persetujuan dari pihak berwenang.

Pesawat militer melakukan *interception* terhadap pesawat asing yang masuk ke dalam wilayah udara suatu negara tanpa memperoleh izin terlebih dahulu. Langkah ini dilaksanakan berdasarkan ketentuan yang diatur dalam *Annex 2* Konvensi Chicago serta UU 1/2009 Tentang Penerbangan. Dalam praktiknya, *interception* harus dilakukan dengan tetap mengutamakan aspek keselamatan penerbangan. Tindakan ini bertujuan untuk mengenali pesawat yang tidak memiliki izin, mengalami gangguan komunikasi, atau dicurigai terlibat dalam aktivitas yang melanggar hukum.

Insiden *interception* terhadap maskapai Ethiopian Airlines oleh TNI AU menunjukkan komitmen Indonesia dalam menegakkan kedaulatan udara. Maskapai itu terdeteksi melintas di wilayah udara Indonesia tanpa izin. Menanggapi hal tersebut, Kohanudnas segera mengerahkan dua pesawat tempur untuk mendaratkan maskapai Ethiopian Airlines. Setelah pesawat berhasil mendarat, penyelidikan lebih lanjut dilakukan untuk memeriksa awak serta muatan kapal.

REFERENSI

- Baya'sut, M. F. J., & Mardijono, A. (2024). Pengaturan Hukum Tentang Kedaulatan Di Wilayah Udara Indonesia. *Hukum Dinamika Ekselensia*, 6(4).
- Delfiyanti, D. (2023). Aspek Hukum Terkait Penerbangan Lintas Batas Berdasarkan Konvensi Chicago. *Unes Law Review*, 6(1), 63-69.
- Guntoro, V. (2017). Pengaturan Pencegatan (Interception) Pesawat Udara Sipil Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional.
- Hayati, N. N. S., & Warjiyati, S. (2021). Analisis Yuridis Konsep Omnibus Law Dalam Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 16(1), 1-18.
- Isnaini, E. (2017). Tinjauan Yuridis Normatif Perjudian Online Menurut Hukum Positif Di Indonesia. *Jurnal Independent*, 5(1), 23-32.
- Permata, S. Y., Danial, D., & Anom, S. (2022). Intersepsi Pesawat Sipil Ryanair Fr4978 Oleh Pesawat Militer Belarusia Ditinjau Dari Konvensi Chicago 1944. *Yustisia Tirtayasa: Jurnal Tugas Akhir*, 2(3), 148-157.
- Saputri, J. R. (2023). Penegakan Hukum Atas Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Negara Indonesia Oleh Pesawat Udara Asing. *Lex Administratum*, 11(1).
- Konvensi Chicago 1944
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan