



Penanganan Pelanggaran Pesawat Asing Tidak Berizin (*Black Flight*) Di Wilayah Yurisdiksi Nasional

Askari Razak^{1*}, Yuda Bosniawan H.² & Hambali Thalib¹

¹Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia, Indonesia

²Magister Ilmu Hukum, Universitas Muslim Indonesia, Indonesia

*Koresponden Penulis, E-mail: askari.razak@umi.ac.id

ABSTRAK

Tujuan penelitian menganalisis pengaturan hukum terhadap pesawat udara yang melakukan pelanggaran kedaulatan di wilayah udara yurisdiksi nasional Negara Kesatuan Republik Indonesia, penegakan kedaulatan terhadap pesawat udara asing yang melakukan pelanggaran kedaulatan di wilayah udara negara Indonesia. Hambatan-hambatan yang menjadi kendala dalam penegakan kedaulatan di wilayah udara yurisdiksi negara Indonesia. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Regulasi terhadap pelanggaran kedaulatan udara yang dilakukan oleh pesawat udara asing diatur secara tegas dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan serta Peraturan Pemerintah no 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara namun belum maksimal, sehingga pengambilan keputusan terkait sanksi terhadap pelanggar masih tidak memberikan efek jera terhadap pelanggar hukum udara. Hambatan terhadap penegakan kedaulatan wilayah udara Indonesia diantaranya minimnya transfer teknologi dan keterbatasan Alat Utama Sistem Senjata (Alutsista) yang dimiliki oleh TNI AU yang belum mencapai minimum essential force (MEF) kekuatan pertahanan.

Kata Kunci: Pesawat Asing; *Black Flight*, Angkata Udara

ABSTRACT

The research objective is to analyze the legal arrangements for aircraft that violate sovereignty in the airspace of the national jurisdiction of the Unitary State of the Republic of Indonesia, enforcement of sovereignty against foreign aircraft that violate sovereignty in the airspace of the Republic of Indonesia. Obstacles that become obstacles in upholding sovereignty in the airspace jurisdiction of the Indonesian state. This research is a normative legal research. The results of this study indicate that regulations for violations of air sovereignty committed by foreign aircraft are strictly regulated in Law Number 1 of 2009 concerning Aviation and Government Regulation No. 4 of 2018 concerning Airspace Security but are not yet optimal, so that decisions are made regarding sanctions against violators still do not provide a deterrent effect against air law violators. Obstacles to upholding the sovereignty of Indonesia's airspace include the lack of technology transfer and the limitations of the Main Weapon System Equipment (Alutsista) owned by the Indonesian Air Force which has not yet reached the minimum essential force (MEF) defence force.

Keywords: Foreign Aircraft; *Black Flight*, Air Force

PENDAHULUAN

Kedaulatan negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Sebagaimana diketahui dalam literatur ketatanegaraan, bahwa syarat berdirinya suatu negara adalah adanya wilayah, rakyat dan pemerintahan yang berdaulat (Setiani, 2017). Negara yang berdaulat diartikan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik ke dalam maupun ke luar. Jean Bodin dalam tulisannya menyatakan pentingnya suatu kedaulatan bagi pelaksanaan pemerintahan dan sejak itu kedaulatan merupakan masalah sentral dalam pembahasan perangkat negara modern dari hukum internasional (Barus, Arif & Sutiarnoto, 2014).

Pengakuan dunia internasional akan wilayah udara sebagai bagian dari kedaulatan negara memberikan legitimasi yang kuat bagi Indonesia sebagai suatu negara yang luas. Wilayah udara adalah ruang udara yang berada di atas wilayah daratan dan perairan suatu negara. Wilayah suatu negara biasanya terdiri dari tiga dimensi, yaitu daratan, perairan, dan ruang udara (Lestari, 2015). Namun tidak semua negara memiliki wilayah perairan (laut) atau dikatakan sebagai negara dua dimensi, seperti Laos, Kamboja, Nepal, Kazakhstan, Swiss, Austria, Irak, Congo, Nigeria, dan lain sebagainya, yang dalam istilah hukum internasional disebut *landlocked states*. Sedangkan yang memiliki lengkap tiga dimensi, yaitu Indonesia, Singapura, Malaysia, Filipina, India, Pakistan, Inggris, Belanda, Amerika Serikat, Kanada, Argentina, China, Korea, Jepang, dan lain sebagainya. Bagian wilayah yang pasti dimiliki semua negara adalah wilayah udara, bagaimanapun bentuk geografisnya (Lainatussara, 2019).

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), merupakan negara kepulauan (*Archipelagic State*), terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang menurut perhitungan terakhir berjumlah 17.499 pulau, dengan luas perairan lautnya mencapai $\pm 5.900.000 \text{ km}^2$ dan garis pantai sepanjang $\pm 81.000 \text{ km}^2$. Begitu luasnya wilayah kedaulatan NKRI, sehingga negara Indonesia memiliki ruang udara yang sangat luas untuk digunakan oleh wahana udara bagi kepentingan penerbangan sipil maupun militer (Novianto, 2022).

Di dalam pasal 5 UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyebutkan bahwa "Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia". Sebagai negara berdaulat, Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh di wilayah udara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 yang telah diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Yustitiantingtyas, 2019).

Ketentuan dalam pasal ini hanya menegaskan mengenai kewenangan dan tanggung jawab Negara Republik Indonesia untuk mengatur penggunaan wilayah udara yang merupakan bagian dari wilayah Indonesia, sedangkan mengenai kedaulatan atas wilayah Republik Indonesia secara menyeluruh tetap berlaku ketentuan perundang-undangan di bidang pertahanan negara (Risdiarto, 2019). Untuk dapat menjaga kedaulatan wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, harus dilakukan penguasaan dan pengembangan teknologi agar Negara Kesatuan Republik Indonesia

dapat setinggi mungkin menguasai wilayah udaranya untuk kepentingan yang seluas-luasnya bagi masyarakat khususnya untuk kepentingan penerbangan. Kuasailah udara untuk melaksanakan kehendak nasional karena kekuatan nasional di udara adalah faktor yang menentukan dalam perang modern, demikian *founding father* Presiden Soekarno.

Dalam Pasal 1 ayat 1 UU Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara menyebutkan bahwa "*Pertahanan negara adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara*". Untuk pelaksanaan pertahanan negara telah diatur dalam Pasal 7 ayat 2 UU Nomor 3 Tahun 2002 yang menjelaskan bahwa "*Sistem pertahanan negara dalam menghadapi ancaman militer menempatkan Tentara Nasional Indonesia sebagai komponen utama dengan didukung oleh komponen cadangan dan komponen pendukung*" (Sulistyo, 2020).

Dapat dipahami bahwa TNI-AU selaku penegak kedaulatan negara diudara bertanggung jawab terhadap pertahanan dan keamanan wilayah nasional, dalam tugasnya sebagai militer. Namun perlu diketahui bahwa peran serta warga sipil dan instansi sipil juga tidak lepas dari tanggung jawab atas pertahanan dan keamanan negara, dalam hal ini pihak bandara udara yang sangat dekat dengan kegiatan penerbangan (Sulastri, 2022).

Pemanfaatan wilayah udara merupakan implementasi dari kedaulatan Negara Republik Indonesia yang utuh dan eksklusif atas ruang udaranya, yang memuat tatanan ruang udara nasional, penyelenggaraan pelayanan, personel dan fasilitas navigasi penerbangan, serta pengaturan tentang tata cara navigasi, komunikasi penerbangan, pengamatan dan larangan mengganggu pelayanan navigasi penerbangan, termasuk pemberian sanksi (Suhartono, Dwiyanto & Deni, 2019). Tatanan ruang udara nasional ditetapkan untuk mewujudkan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang andal dalam rangka keselamatan penerbangan dengan mengacu pada peraturan nasional dan regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*) yang terkait dengan penetapan dan penggunaan ruang udara (Darenta, 2020).

Dalam penggunaan ruang udara tersebut, pemerintah memberikan pelayanan selaku penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan yang terdiri atas pelayanan lalu lintas penerbangan, komunikasi penerbangan, informasi aeronautika, informasi meteorologi penerbangan, serta informasi pencarian dan pertolongan. Guna mendukung kelancaran kegiatan penerbangan serta keselamatan penerbangan, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan menyiapkan personel yang kompeten, memasang dan mengoperasikan serta merawat fasilitas navigasi penerbangan. Untuk menjaga keselamatan penerbangan, dalam tata cara bernavigasi, penyelenggara dan pengguna pelayanan navigasi penerbangan diwajibkan mematuhi semua ketentuan yang berlaku. Di samping itu, diatur izin penggunaan frekuensi radio yang dialokasikan untuk penerbangan, dan pemberian rekomendasi (Simamora & Zainuddin, 2021).

Negara kolong memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif dalam pengelolaan ruang udara diatas wilayah teritorialnya. Ruang udara nasional suatu negara sepenuhnya

tertutup bagi pesawat udara asing baik sipil maupun militer dan hanya dengan izin dari negara kolong terlebih dahulu baik melalui perjanjian bilateral maupun multilateral, maka ruang udara nasional dapat dimasuki atau dilalui pesawat udara asing.

Pelanggaran kedaulatan wilayah udara adalah suatu keadaan, di mana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang dimasukinya. Dilihat dari beberapa peristiwa pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat Boeing 737-300 milik Pakistan Internasional Airlines dengan registrasi AP-BEH itu sedang melakukan penerbangan dari Dili, Timor Leste, menuju Kuala Lumpur, Malaysia pada tanggal 7 Maret 2011. Karena penerbangan tidak dilengkapi *diplomatic clearance*, pesawat tersebut dianggap ilegal memasuki kawasan udara Indonesia. TNI AU kemudian melakukan pencegahan dengan mengirim dua unit pesawat Sukhoi untuk memaksanya mendarat di Lanud Sultan Hasanuddin.

Begitu juga peristiwa pada Juli 2003, tiga pesawat F-16 Fighting Falcon TNI AU memergoki F/A-18 Hornet milik Angkatan Laut AS melintas dan bermanuver di perairan Bawean, Jawa Timur. Tak tanggung-tanggung, ada lima sekaligus F/A-18 AS yang menerobos wilayah udara RI. Kelima jet tempur AS itu terbang lebih dari sejam dan berlatih di langit Indonesia. Angkatan Laut AS mengklaim jet-jet itu berada di perairan internasional. Lima F/A-18 Hornet itu bahkan didukung pesawat tempur AS lain yang berada di kapal induk mereka. Setelah pesawat TNI AU dan AS itu saling berhadapan dalam situasi tegang, para pilotnya akhirnya saling memperkenalkan diri sehingga ketegangan mencair. Tiga F-16 TNI AU dan lima F/A-18 AS pun kembali ke posisi masing-masing, batal beradu. Sebuah pesawat sipil asing *Unschedule* dengan *Call Sign* VORo6 nomor registrasi G-DVOR tipe DA62 yang sedang terbang dari Kuching ke Senai Malaysia, diperintahkan mendarat oleh TNI AU, di Batam, Jumat. Pesawat yang diterbangkan oleh MJT warga negara Inggris dan TVB (Copilot) serta CMP (Crew) diperintahkan mendarat di Lanud Hang Nadim Batam karena terbang memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin dan tidak punya kelengkapan dokumen penerbangan. Kadispenau menjelaskan, kronologis kejadian bermula dari terdeteksinya satu pesawat melanggar wilayah udara RI oleh Satrad 213 Tanjung Pinang.

Setelah melaporkan hal tersebut ke komando atas, TNI AU menyiapkan satu flight F-16 di Lanud Roesmin Nurjadin Pekanbaru untuk melaksanakan intersepsi. Namun intersepsi tidak jadi dilakukan, dengan pertimbangan kru pesawat mentaati instruksi dan petunjuk Kosek IKN yang disampaikan melalui MCC Cengkareng, agar pesawat kembali ke Kuching. Mempertimbangkan keterbatasan bahan bakar pesawat, maka atas perintah Pangkoopsudnas, MCC mengarahkan pesawat tersebut mendarat di Lanud Hang Nadim Batam.

Dari peristiwa diatas merupakan beberapa pelanggaran kedaulatan wilayah udara, Negara Indonesia harus bertindak tegas karena kedaulatan negaranya dilanggar oleh negara lain. Dan ini menjadi fakta bahwa banyak terjadi pelanggaran kedaulatan di wilayah udara kita oleh negara asing baik dari pesawat sipil maupun pesawat militer. Sistem pengawasan ruang udara di Indonesia masih dianggap kurang maksimal, ini diakibatkan masih kurangnya teknologi yang dimiliki Indonesia, lemahnya sistem

radar serta minimnya jumlah pesawat tempur (alutsista), yang digunakan dalam melakukan pengawasan wilayah udara Indonesia.

Sehubungan fakta-fakta tersebut, menunjukkan bahwa banyak pesawat asing yang melintas di wilayah yurisdiksi negara Indonesia tanpa izin, masalah ini menjadi peringatan penting akan keamanan dan kedaulatan wilayah Negara Indonesia yang dapat menjadi ancaman akibat banyaknya pesawat asing yang lalu lalang di wilayah udara Indonesia tanpa memiliki izin terbang terlebih dahulu dari beberapa instansi milik pemerintah.

METODE PENELITIAN

Tipe penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Penelitian ini dimulai dengan inventarisasi peraturan-peraturan hukum baik dalam hukum nasional maupun internasional menyangkut pelanggaran kedaulatan di wilayah udara. Selanjutnya untuk mengetahui penegakan kedaulatan terhadap pesawat asing yang melakukan pelanggaran di wilayah udara negara Indonesia dan hambatan-hambatan dalam penegakan kedaulatan di wilayah udara negara Indonesia maka harus diadakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan histories, pendekatan konsep (*conceptual approach*), serta pendekatan perbandingan (*comparative approach*). Hasil dari penelitian ini akan disajikan dalam bentuk deskriptif analitis.

PEMBAHASAN

Penegakan Pelanggaran Pesawat Asing Tidak Berizin (*Black Flight*) Di Wilayah Yurisdiksi Nasional

Penegakan hukum adalah merupakan bagian dari upaya mempertahankan kedaulatan negara. Sebagai negara yang berdaulat, pemerintah Indonesia menetapkan seperangkat aturan hukum untuk mengatur, mengendalikan dan menegakkan hukum di wilayah udara yang berada dibawah yurisdiksi Indonesia. Dalam penetapan perangkat hukum tersebut selain berpedoman pada kepentingan nasional bangsa Indonesia, juga memperhatikan kaidah yang diatur dalam hukum internasional. Ruang udara nasional merupakan salah satu sumber daya alam yang terdapat di udara, dan sekaligus merupakan wilayah nasional sebagai wadah atau ruang/media, tempat Negara Kesatuan Republik Indonesia melaksanakan kedaulatan, hak berdaulat dan yurisdiksinya dan wajib dipertahankan.

Pada tanggal 17 Mei 2021, Panglima Komando Operasi Udara Nasional (Pangkoopsudnas pada saat itu) Marsda TNI Novyan Samyoga mengatakan terjadi sebanyak 498 pelanggaran ruang udara oleh pesawat militer asing.

Berikut beberapa kasus pelanggaran wilayah udara yurisdiksi yang pernah terjadi di Indonesia:

1. Pada tanggal 13 Mei 2022, Sebuah pesawat sipil asing *Unschedule* dengan *Call Sign* VORo6 nomor registrasi G-DVOR tipe DA62 yang sedang terbang dari Kuching ke Senai Malaysia, diperintahkan mendarat oleh TNI AU, di Batam, Jumat (13/5). Pesawat yang diterbangkan oleh MJT warga negara Inggris dan TVB (Copilot) serta CMP (Crew) diperintahkan mendarat di Lanud Hang Nadim Batam karena

terbang memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin dan tidak punya kelengkapan dokumen penerbangan. Kadispenau Marsma TNI Indan Gilang menjelaskan, kronologis kejadian bermula dari terdeteksinya satu pesawat melanggar wilayah udara RI oleh Satrad 213 Tanjung Pinang. Setelah melaporkan hal tersebut ke komando atas, TNI AU menyiagakan satu flight F-16 di Lanud Roesmin Nurjadin Pekanbaru untuk melaksanakan intersepsi. Namun kata dia, intersepsi tidak jadi dilakukan dengan pertimbangan kru pesawat menaati instruksi dan petunjuk Kosek IKN yang disampaikan melalui MCC Cengkareng, agar pesawat kembali ke Kuching. Mempertimbangkan keterbatasan bahan bakar pesawat, maka atas perintah Pangkoopsudnas, MCC mengarahkan pesawat tersebut mendarat di Lanud Hang Nadim Batam, kemudian langsung dilakukan pemeriksaan terhadap dokumen-dokumen penerbangan pesawat tersebut. Dari hasil pemeriksaan, didapati bahwa penerbangan tersebut tidak dilengkapi FC (*Flight Clearance*) dan FA (*Flight Approval*). Kemudian penyidikan dilanjut oleh PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) dan dikenakan denda sebesar Rp.250.000.000,00 serta pesawat diijinkan kembali melanjutkan penerbangan.

2. Kronologis penyeragaman pesawat sipil dari Australia. Terjadi pada Rabu, 22 Oktober 2014, pukul 07.41 WITA, radar Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) mendeteksi adanya Lasa-X (karena tanpa ijin) di jalur udara A-461 berdasarkan *enroute chart* (peta udara internasional). Sesuai dengan prosedur, Pengendali Operasi yang bekerjasama dengan MATSC (Makassar Air Traffic Centre) mengendalikan dan memerintahkan obyek melalui komunikasi radio agar pesawat tersebut membelok keluar dari wilayah udara nasional. Akan tetapi peringatan tidak dituruti oleh pesawat yang beregistrasi VHRLS, dan tetap terbang dari Darwin menuju ke Ambon. Berdasarkan perintah Panglima Kosek Hanudnas II, dilakukan operasi penyeragaman oleh dua pesawat tempur Sukhoi Su-30 MKI dari Lanud Hasanudin. *Black flight* berhasil dipaksa mendarat (*force down*) pada pukul 11.29 WITA di Pangkalan Udara TNI AU Sam Ratulangi, Manado. Pesawat dengan registrasi VH-RLS dengan pilot Jacklin Greame Paul dan Mc Clean Richard Wayne, yang berkebangsaan Australia itu mengudara dari Darwin dalam perjalanan menuju ke Cebu City, Filipina. Setelah dilakukan pemeriksaan oleh aparat Lanud Sam Ratulangi, penerbangan tidak dilengkapi dengan *flight aproval* dan *security clearance*. Setelah dilakukan pengurusan surats-urat ijin lengkap, pesawat sesuai aturan Dirjen Perhubungan Udara di denda Rp 60 juta dan diijinkan melanjutkan perjalanan.
3. Pelanggaran wilayah udara pada 3 November 2014 yang dilakukan oleh private jet Saudia Arabia Airlines jenis Gulfstream IV dengan nomor HZ-103 rute Singapura-Darwin. Pesawat tersebut akhirnya dipaksa mendarat oleh pesawat tempur Sukhoi 27/30 TNI AU di Pangkalan TNI-AU El Tari Kupang. Pada saat melakukan pengecekan kelengkapan berkas, pesawat tersebut tidak memiliki izin untuk melintasi wilayah udara Indonesia. Kasus ini berakhir dengan pemberian sanksi denda Rp60.000.000 (enam puluh juta rupiah).
4. Pelanggaran wilayah udara pada 28 Oktober 2014 yang dilakukan oleh pesawat sipil Singapura jenis Beechraft 9L dengan nomor registrasi VH-PFK (Australia) rute Sibu-Seletar yang membawa rombongan siswa sedang belajar memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin. Pesawat tersebut akhirnya dipaksa mendarat oleh dua

pesawat Sukhoi 27/30 Flanker TNI Angkatan Udara di Pangkalan Udara Supadio, Pontianak, Kalimantan barat. Kasus ini diakhiri dengan pemberian sanksi denda senilai Rp60.000.000 (enam puluh juta rupiah).

5. Pesawat Boeing B-777 Ethiopian Airline callsign ETH3728 yang melakukan penerbangan dari Addis Ababa menuju Hongkong, dipaksa mendarat oleh dua (2) pesawat tempur F-16 Fighting Falcon TNI-AU di Bandara Hang Nadim, Batam, Kepulauan Riau sekitar pukul 09.33 WIB, Senin (14/1/2019) dikarenakan masuk wilayah Indonesia namun tidak memiliki *Flight Clearance*. Dari hasil pemeriksaan oleh TNI-AU, pilot yang diketahui berkewarganegaraan Kanada terbukti tidak mengantongi izin terbang di wilayah Indonesia, kemudian pihak TNI-AU menyerahkan permasalahan tersebut kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) guna melakukan penyidikan lebih lanjut. Informasi yang di sampaikan oleh Kepala Intelijen Pangkalan TNI-AU Raja Haji Fisabilillah (RHF) Lettu Sus Agustinus Sujatmito yang saat itu menjabat, menilai penanganan yang dilakukan oleh pihak terkait dinilai kurang efektif sehingga memakan waktu cukup lama yaitu lebih dari 3x24 jam, selanjutnya pesawat baru diperkenankan untuk lepas landas menuju Singapura.
6. Pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat Boeing 737-300 milik Pakistan Internasional Airlines dengan registrasi AP-BEH yang sedang melakukan penerbangan dari Dili, Timor Leste, menuju Kuala Lumpur, Malaysia pada tanggal 7 Maret 2011. Karena penerbangan tidak dilengkapi *diplomatic clearance*, pesawat tersebut dianggap ilegal memasuki kawasan udara Indonesia. TNI AU kemudian melakukan pencegahan dengan mengirim dua unit pesawat Sukhoi untuk memaksanya mendarat di Lanud Sultan Hasanuddin. Setelah dilaksanakan penyidikan, pihak Pakistan International Airlines terbukti bersalah dan dikenakan biaya administrasi sebesar Rp. 120.000.000,00 dikarenakan melakukan pelanggaran sebanyak dua (2) kali yaitu pada saat berangkat dan pulang.

Wilayah udara nasional (*national airspace*) suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Karena sifatnya yang sedemikian, maka di ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) pihak asing seperti terdapat di laut teritorial sesuatu negara. Hanya dengan izin negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian multilateral ataupun perjanjian bilateral, maka ruang udara nasional dapat dilalui pesawat udara asing.

Sifat tertutup yang sedemikian itu dapat dipahami, mengingat ruang udara sebagai media gerak sangatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan keamanan negara kolong. Karena serangan-serangan dengan menggunakan pesawat udara banyak memiliki keuntungan dan kemudahan, seperti sifatnya yang cepat (*speed*), jangkauan (*range*) yang luas, pendadakan (*surprise*), penyusupan (*penetration*) yang dapat dilakukan dengan optimal.

Institusi yang berwenang sebagai penegak kedaulatan udara adalah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara. Hal itu tertuang dalam Undang- Undang No. 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, pada pasal 10 disebutkan bahwa TNI Angkatan Udara bertugas :

1. Melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan;
2. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional

sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;

3. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara; serta
4. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, TNI Angkatan Udara diberi wewenang dan tanggung jawab dalam penegakan kedaulatan dan hukum terhadap pelanggaran di wilayah udara, termasuk kawasan udara terlarang, terbatas dan daerah berbahaya sesuai dengan tugas pokoknya. Yang dimaksud dengan menegakkan hukum dan menjaga keamanan udara adalah segala usaha, pekerjaan dan kegiatan untuk menjamin terciptanya kondisi wilayah udara yang aman serta bebas dari ancaman kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah udara yurisdiksi nasional.

Penyelidikan yang diterapkan merupakan metode atau teknik penyelidikan secara terbuka maupun secara tertutup. Adapun tekniknya adalah sebagai berikut:

- a. Penyelidikan secara terbuka, Penyelidikan secara terbuka merupakan penyelidikan yang dilakukan secara terang-terangan atau terbuka dengan melakukan kegiatan-kegiatan:
 1. Wawancara. Kegiatan ini diadakan melalui teknik tanya jawab atau berdialog dengan narasumber. Wawancara ini bertujuan untuk memperoleh informasi atau keterangan mengenai hal yang sedang diselidiki dengan memanggil langsung atau mendatangi orang yang dianggap mengetahui tentang hal sedang diselidiki.
 2. Observasi. Kegiatan observasi dilakukan dengan terjun langsung ke lapangan dengan cara melakukan peninjauan atau pengamatan. Observasi dilakukan dengan melakukan penelitian pada objek yang ada di lapangan yang berhubungan dengan hal yang diselidiki.
- b. Penyelidikan secara tertutup, Penyelidikan secara tertutup dilakukan secara rahasia atau sembunyi-sembunyi yang hanya diketahui oleh seksi intelijen sendiri dengan teknik *under cover* melalui kegiatan:
 1. Sensor yang dilakukan kegiatan sensor dilakukan dengan cara melakukan kegiatan penelitian, menyeleksi, menyortir berita, dokumen atau orang yang dicurigai untuk membatasi ruang gerak orang tersebut.
 2. Penyadapan dilakukan dengan cara nguping, melakukan perekaman secara tertutup terhadap semua berita dan semua komunikasi yang patut untuk dicurigai.
 3. Spionase atau mata-mata bertujuan untuk mendapatkan informasi mengenai hal yang dianggap terjadi tindak pidana atau untuk mencuri dokumen.

Untuk mengimplementasikan pelaksanaan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional tersebut, maka dibutuhkan peran Komando Operasi Udara Nasional (Koopsudnas). Karena Koopsudnas memiliki kemampuan deteksi, identifikasi dan penindakan terhadap seluruh wahana udara yang melakukan pelanggaran terhadap wilayah udara Republik Indonesia. Sementara itu, dalam melaksanakan tugas tersebut,

Koopsudnas melaksanakan Operasi Pertahanan Udara, baik aktif maupun pasif.

Pada dasarnya pelaksanaan Operasi Pertahanan Udara terbagi 2, yakni Operasi Pertahanan Udara Aktif yang meliputi kegiatan:

1. Deteksi: Merupakan proses pengawasan terhadap sasaran udara secara elektronik maupun visual. Proses tersebut dimaksudkan untuk mengetahui secara pasti situasi udara yang terjadi pada saat itu. Dengan mengetahui data sasaran udara, dapat ditentukan lintasan, arah dan kecepatannya untuk selanjutnya dapat ditentukan sasaran tersebut merupakan ancaman udara atau bukan. Diteksi dapat dilaksanakan dengan cara elektronik dan visual.
2. Identifikasi: Merupakan proses penentuan klasifikasi setiap sasaran udara kawan, sasaran udara tidak dikenal atau sasaran udara musuh. Dari hasil analisa data sasaran udara dapat ditentukan karakternya dan selanjutnya dapat ditentukan penggunaan Sistem Hanud yang tepat untuk mengatasi dan menanggulangi sasaran udara. Kegiatan identifikasi dapat dilakukan dengan cara elektronik, korelasi dan visual.
3. Penindakan: Merupakan tindak lanjut dari kegiatan identifikasi yang dilakukan oleh pesawat tempur sergap untuk membayang-bayangi, menghalau, pemaksaan mendarat dan penghancuran. Selain itu, oleh rudal jarak sedang untuk penghancuran terhadap sasaran udara yang masuk daerah pertahanan rudal, dan Meriam Hanud/Rudaltis untuk penghancuran terhadap setiap sasaran udara yang masuk daerah pertahanan.

Sedangkan **Operasi Pertahanan Udara Pasif**, meliputi kegiatan :

1. Pemberitaan Bahaya Udara, bertujuan untuk pengamanan personel dan fasilitas terhadap serangan udara dan peningkatan kesiapan seluruh unit dalam menghadapi serangan udara. Hal ini dilaksanakan oleh unsur Hanud Pasif berdasarkan informasi dari Kosekhanudnas.
2. Penanggulangan Akibat Serangan Udara, upaya ini dilakukan untuk tindakan pengamanan daerah serangan udara, penyelamatan korban manusia dan mencegah timbulnya bahaya baru sebagai akibat serangan udara.

Adapun proses penindakannya yang dilakukan oleh pesawat tempur sergap sebagai berikut:

1. Membayang-bayangi (*shadowing*). Dilakukan terhadap setiap pesawat udara yang diperkirakan akan melanggar kedaulatan wilayah udara nasional.
2. Pengahalaun (*intervention*). Dilakukan terhadap setiap pesawat udara yang melanggar wilayah udara nasional atau jalur penerbangan yang telah ditentukan/ ketentuan ADIZ (*Air Defence Identification Zone*) yang berlaku.
3. Pemaksaan mendarat (*force down*). Dilakukan terhadap setiap pesawat yang melanggar wilayah udara nasional dan dapat diperkirakan bermaksud untuk melakukan kegiatan-kegiatan yang tidak bersahabat. Tindakan ini hanya dilakukan bila dapat dipastikan pesawat udara tersebut tidak akan mengancam keselamatan objek-objek vital yang dilewatinya. Setelah pesawat mendarat dilanjutkan dengan penyidikan oleh pejabat penyidik TNI AU.

4. Penghancuran (*destruction*). Dilakukan oleh pesawat tempur sergap terhadap pesawat udara yang; (a) melanggar wilayah kedaulatan Negara dan tidak mengindahkan peringatan-peringatan yang diberikan; (b) secara nyata mengancam keselamatan objek-objek vital; (c) melakukan gerakan-gerakan yang membahayakan terhadap pesawat tempur sergap yang melaksanakan penyergapan.

Dengan pertimbangan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 9 Undang-Undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada 13 Februari 2018, Presiden Joko Widodo telah menandatangani Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI). Dalam PP ini ditegaskan, dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas Wilayah Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.

“Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI) ini juga mengatur tentang Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Negara Asing yang terbang di atas daratan dan/atau perairan Indonesia”.

Dalam “Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia” ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan”:

1. Zona Identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) merupakan ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan yang ditetapkan bagi keperluan identifikasi Pesawat Udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara.
2. Zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada pada:
 - a) Ruang udara di wilayah udara, dan
 - b) Ruang udara di wilayah udara yurisdiksi.

Dalam “Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia” ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

1. “Pesawat Udara Negara Asing yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*).
2. Pesawat Udara Sipil Asing tidak berjadwal yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*), Izin Keamanan (*security clearance*) dan Persetujuan Terbang (*flight approval*).
3. Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang terbang dengan tidak memiliki izin merupakan pelanggaran”.

Dalam “Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

1. “Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif paling banyak

Rp5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).

2. Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan.
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.

Dalam “Pasal 27 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

1. “Pesawat Udara yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3), Pasal 12 ayat (4), Pasal 18, Pasal 23, Pasal 24, Pasal 25, dan Pasal 26 ayat (3) dilakukan tindakan pengenalan secara visual, pembayangan, penghalauan, dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI.
2. Pesawat Udara Sipil Indonesia dan Pesawat Udara Sipil Asing yang dikuasai secara melawan hukum dan/atau dikuasai oleh teroris yang mengancam pusat pemerintahan, pusat ekonomi, obyek vital nasional, dan keselamatan negara dilakukan tindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
3. Pesawat Udara Negara Asing yang bersenjata dan/atau Pesawat Udara Negara Asing pengintai yang mengancam pusat pemerintahan, pusat ekonomi, obyek vital nasional, dan keselamatan negara dilakukan tindakan penggunaan senjata.
4. Pesawat Udara Negara Asing tanpa awak yang melanggar wilayah kedaulatan Republik Indonesia dilakukan tindakan penggunaan senjata.
5. Pesawat Udara Tanpa Awak yang melanggar ketentuan kawasan udara terlarang (*prohibited area*) dan kawasan udara terbatas (*restricted area*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a dan huruf b dilakukan tindakan terakhir sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.”

Dalam “Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

1. “Pesawat Udara Negara Asing yang terbang di zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*) pada ruang udara di Wilayah Udara dengan tidak memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dilakukan tindakan penghalauan dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI.
2. Pesawat Udara Sipil Asing tidak bedadwal yang terbang di zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ ADIZ*) pada ruang udara di Wilayah Udara dengan tidak memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*), Izin Keamanan (*security clearance*) dan Persetujuan Terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dilakukan tindakan penghalauan dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI.”

Dalam “Pasal 30 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia ini menyebutkan, Pemerintah menetapkan” :

- 1) Pesawat Udara yang dipaksa mendarat oleh Pesawat Udara TNI dilakukan penyelidikan awal oleh Tentara Nasional Indonesia berupa:
 - a. Pemeriksaan dokumen;

- b. Pemeriksaan pesawat; dan
 - c. Pemeriksaan awak pesawat dan penumpang.
- 2) Dalam hal terdapat pelanggaran hukum dan/atau indikasi tindak pidana dalam penyelidikan awal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), personel Pesawat Udara diproses sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Hambatan Dalam Penegakan Kedaulatan di Wilayah Yurisdiksi Nasional

Dalam melakukan penegakan kedaulatan di wilayah yurisdiksi nasional, perlu adanya regulasi hukum yang tepat serta dipadukan dengan alat utama sistem senjata (alutsista) yang memadai guna menciptakan penegakan kedaulatan yang optimal, dengan dijabarkan sebagai berikut:

1. Pemberian kewenangan hanya kepada PPNS Penerbangan dalam penyidikan ini menjadi salah satu faktor penghambat dalam penegakan hukum wilayah udara. Pihak TNI AU yang melaksanakan intersepsi dan penyelidikan awal justru tidak dilibatkan dalam proses penyidikan. Hal ini menjadi ironis karena TNI AU sebenarnya yang mengetahui secara detail pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat udara tersebut saat berada di wilayah udara yurisdiksi nasional. Dalam Pasal 10 UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, telah disebutkan bahwa TNI AU bertugas melaksanakan tugas matra udara di bidang pertahanan, menegakkan hukum serta menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional, namun justru dalam hal ini TNI AU tidak dilibatkan karena tidak diberi kewenangan oleh UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara juga disebutkan kewenangan TNI AU hanya sebatas penyelidikan awal saja yaitu pemeriksaan dokumen, pemeriksaan pesawat dan pemeriksaan awak pesawat dan penumpang.
2. Kendala regulasi yang belum optimal terkait penegakan hukum terhadap pesawat udara sipil asing yang melanggar wilayah yurisdiksi nasional salah satunya disebabkan tidak ada sanksi dalam peraturan perundang-undangan nasional khususnya dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait pelanggaran wilayah udara (*aerial intrusion*). Dalam peraturan terbaru PP No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara juga sebenarnya telah mengatur mengenai penerbangan tanpa izin akan dikenakan denda administratif. Disebutkan bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud, dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah). Dari kasus *force down* terhadap pesawat *Unschedule* dengan *Call Sign* VORo6 nomor registrasi G-DVOR tipe DA62 yang sedang terbang dari Kuching ke Senai Malaysia pada bulan Mei tahun 2022 pengenaan sanksi administratif sebesar Rp.250.000.000,00 dari Dirjen Perhubungan kurang menimbulkan efek jera kepada pelanggar.
3. Indonesia memiliki alat utama sistem senjata dalam jumlah pesawat tempur dan Radio Detection and Ranging (Radar) yang terbatas untuk menjamin keamanan di wilayah udara Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan wilayah yang sangat luas. Karena wilayahnya yang sangat luas, perlu adanya standar yang mencakup kebutuhan dari TNI Angkatan Udara sesuai rencana garis besar Kepala Staf Angkatan Udara yang menetapkan Minimum Essential Force (MEF). Selain itu, pengembangan teknologi alat utama sistem senjata (alutsista) serta transfer

teknologi untuk sumber daya manusia (SDA) dibidang pertahanan Indonesia tidak boleh kalah saing dengan negara lain dalam rangka mengikuti perkembangan zaman.

KESIMPULAN

1. Penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran wilayah yurisdiksi nasional sesuai PP Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara yang belum optimal, karena melibatkan personil TNI Angkatan Udara hanya sebatas dalam proses penyelidikan, tidak sampai dengan tahap penyidikan. Mengingat, keterlibatan unsur TNI Angkatan Udara merupakan pihak utama yang melakukan pengambilan tindakan apabila terjadinya pelanggaran wilayah udara yurisdiksi nasional seperti intersepsi dan penyelidikan awal (pemeriksaan dokumen, pemeriksaan pesawat, pemeriksaan awak pesawat dan pemeriksaan penumpang) sehingga lebih memahami kronologi kejadian yang dapat memberi masukan keputusan pada proses penyidikan.
2. Keterbatasan Alat Utama Sistem Senjata (Alutsista) yang dimiliki oleh TNI Angkatan Udara yang belum mencapai batas *minimum essential force* (MEF) kekuatan pertahanan yang menjadi hambatan terhadap penegakan kedaulatan wilayah udara Indonesia, ditengah perkembangan teknologi pesawat udara dan *radio detection and ranging* (Radar) negara lain yang semakin canggih membuat banyaknya terjadi pelanggaran di wilayah udara negara Indonesia. Disamping kualitas Alutsista yang perlu dikembangkan, kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang mengoperasikan alat-alat pertahanan juga menjadi faktor penentu dalam setiap penindakan, pengawasan dan operasi pertahanan wilayah yurisdiksi nasional.

SARAN

1. Guna mendukung regulasi yang optimal dalam Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara, disarankan agar Pemerintah membuat badan khusus terkait pengamanan dan penegakan wilayah udara yurisdiksi nasional yang terintegrasi dalam berbagai pihak terkait, mengingat wilayah udara merupakan 3/3 wilayah yang terdiri dari daratan dan lautan, dan ancaman wilayah udara yang sangat kompleks sehingga diharapkan dapat fokus dalam menegakan hukum terhadap pelaku pelanggar di wilayah udara yurisdiksi nasional.
2. Agar dilakukan pengkajian ulang untuk menjadikan TNI AU sebagai penyidik dalam perkara pelanggaran wilayah udara yang bekerja sama dengan PPNS terkait, mengingat bahwa TNI AU merupakan pihak utama yang mengetahui adanya tindakan pelanggaran wilayah udara serta mengetahui kronologi kasus pelanggaran, terlebih dengan adanya ketentuan dalam Pasal 10 Undang-undang Nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, yang salah satunya menyebutkan bahwa TNI merupakan garda terdepan dalam menjaga kedaulatan negara.
3. Upaya percepatan pemerintah dalam menyiapkan dan memenuhi standar *minimum essential force* (MEF) pertahanan TNI Angkatan Udara harus segera

diwujudkan dengan menyiapkan anggaran pertahanan sesuai kebutuhan pertahanan

DAFTAR PUSTAKA

- Barus, Y. J., Arif, A., & Sutiarnoto, S. (2014). Yurisdiksi wilayah udara suatu negara dalam perspektif hukum internasional. *Sumatra Journal of International Law*, 2(1), 164433.
- Darenta, T. M. M. (2020). Sanksi Administratif Atas Pelanggaran Ketentuan Keselamatan dan Keamanan dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan. *Lex Et Societatis*, 8(1), 41-49.
- Lainatussara, L. (2019). Pentingnya Air Defense Identification Zone di Indonesia. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, 21(3), 459-472.
- Lestari, E. P. L. P. (2015). Rekonsepsi Hak Penguasaan Negara Atas Wilayah Udara Di Tengah Kebijakan Liberalisasi Penerbangan. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 4(2), 327-343.
- Novianto, A. T. (2022). Strategi Pengambilalihan Flight Information Region Kepulauan Natuna. *Journal of Social Research*, 1(9), 939-948.
- Risdiarto, D. (2019). Kedaulatan Wilayah Udara Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (Alki). *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 8(2), 277.
- Setiani, B. (2017). Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing. *Jurnal Konstitusi*, 14(3), 489-510.
- Simamora, L., & Zainuddin, Z. (2021). Efektivitas Pengawasan Pelayanan Navigasi Penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Journal of Lex Generalis (JLG)*, 2(9), 2574-2589.
- Suhartono, S., Dwiyanto, D. H., & Deni, D. A. R. (2019). Realign Ment Flight Information Region Singapura Dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara di Wilayah Udara Nasional. *Strategi Pertahanan Udara*, 5(1), 95-128.
- Sulastri, L. (2022). Analisis Kewenangan Penyidikan Dalam Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia: Tinjauan Peran Penyidik PNS dari Kementerian Perhubungan dan TNI AU. *KRTHA BHAYANGKARA*, 16(2), 267-286.
- Sulistyo, H. D. (2020). Tinjauan Yuridis Pertahanan Negara Yang Dilakukan Tentara Nasional Indonesia. *YUSTISIA MERDEKA: Jurnal Ilmiah Hukum*, 6(2), 59-68.
- Yustitiantingtyas, L. (2019). Pengaturan Lintas Penerbangan Nasional Bagi Pesawat Udara Asing Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia. *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 5(2), 89-104