

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Persiapan kemerdekaan Republik Indonesia dilaksanakan melalui Sidang Badan Penyelidik Usaha Persiapan Kemerdekaan Indonesia (BPUPKI) yang dilakukan dalam dua tahapan, yaitu sidang pertama yang berlangsung pada tanggal 28 Mei sampai 1 Juni 1945 dan sidang kedua berlangsung pada 10-17 Juli 1945. Pada tanggal 17 Juli 1945 BPUPKI menyelesaikan sidangnya dan menghasilkan, menerima serta menetapkan rancangan hukum dasar tertulis sebagai landasan utama Indonesia sebagai negara merdeka (Risalah Rapat BPUPKI – PPKI, 1998), yaitu:

1. Pernyataan tentang Indonesia Merdeka,
2. Rancangan Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945,
3. Rancangan Batang Tubuh Undang-Undang Dasar 1945.

Pada Sidang Pertama BPUPKI tanggal 1 Juni 1945 agenda pokok bahasan “Dasar Negara” disampaikan beberapa hal mendasar hasil pemikiran Ir. Soekarno, Proklamator serta Presiden Republik Indonesia pertama, antara lain:

1. Berdasarkan hukum Internasional syarat suatu negara diakui sebagai negara yang merdeka adalah adanya bumi, rakyat, pemerintah yang teguh. Hal ini sesuai dengan yang tertuang dalam hasil Konvensi Montevideo 1933 mengenai Hak dan Kewajiban Negara yang menganggap wilayah sebagai salah satu unsur yang harus ada untuk adanya suatu Negara, disamping Rakyat, Konstitusi dan pengakuan dari Negara lain.
2. *Philosophische Grondslag* (landasan filosofis) Negara Indonesia yang merdeka, yang menjadi fundamen, filsafat, pikiran yang

sedalam-dalamnja, jiwa dan hasrat Bangsa Indonesia tentang kemerdekaan dan penjajahan.

3. Pandangan ilmu pengetahuan (*wetenschap*) baru mengenai Geopolitik yang akan menjadi landasan untuk mendirikan Negara-Bangsa (*Nationale Staat*) diatas kesatuan bumi Indonesia yang utuh.
4. Wawasan Nusantara (*Wasantara*) adalah pengejawantahan dari filosofi dasar geopolitik dan wawasan kebangsaan Indonesia dalam mendirikan „*Nationale Staat*“ yaitu Negara Indonesia yang menyatukan antara manusia dan tempatnya – rakyat yang tidak terpisahan dari bumi yang ada di kakinya,

Sidang Kedua BPUPKI yang sangat penting adalah sidang tanggal 10-11 Juli 1945 dengan pokok bahasan “Wilayah Negara“, untuk diatur dalam Rancangan Undang-Undang Dasar. Sidang memutuskan bahwa daerah yang masuk wilayah Indonesia Merdeka adalah Hindia Belanda dulu, ditambah Malaya, Borneo Utara, Papua, Timor Portugis dan pulau-pulau di sekitarnya.

Rancangan Undang-Undang Dasar tersebut kemudian disahkan oleh Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia (PPKI) pada tanggal 18 Agustus 1945 menjadi landasan konstitusi Republik Indonesia, Undang-Undang Dasar 1945. Pada Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 (UUD'45) dicantumkan esensi daripada landasan konstitusional, yang merupakan doktrin negara dan sumber dari segala sumber hukum, dimana didalamnya termaktub:

1. Pernyataan sikap Bangsa Indonesia bahwa penjajahan tidak sesuai dengan perikemanusiaan dan peri keadilan.
2. Cita-cita Bangsa Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur.

3. Pernyataan Kemerdekaan Bangsa Indonesia yang berdasarkan atas berkat rahmat Allah Yang Maha Kuasa, sebagai ungkapan kekuatan spiritual Bangsa Indonesia. (*Declaration of Independence*).
4. Tujuan Nasional NRI yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.
5. Pancasila sebagai Dasar Negara.

Yang menjadi masalah adalah bahwa BAB Wilayah Negara tidak tercantum dalam UUD'45 yang disahkan tersebut. Walaupun telah disampaikan bahwa sesuai dengan hasil diskusi para anggota sidang yang pada akhirnya menyatakan bahwa sesuai dengan kelaziman hukum internasional keputusan mengenai hal Wilayah Negara tidak dicantumkan dalam Rancangan Undang-Undang Dasar. Keputusan mengenai Hal Wilayah Negara pada Sidang BPUPKI tanggal 11 Juli 1945 pun berubah pada Sidang PPKI tanggal 18 Agustus 1945, seperti yang disampaikan oleh Ketua PPKI Ir. Soekarno kepada Marsekal Terauchi bahwa Wilayah Negara Indonesia adalah hanya bekas wilayah Hindia Belanda (Risalah Rapat BPUPKI – PPKI, 1998).

Amanat Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 adalah melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Untuk menjamin tercapainya tujuan nasional tersebut, diperlukan upaya-upaya antara lain, upaya pertahanan dan keamanan negara yang merupakan tanggung jawab

seluruh Bangsa Indonesia baik sipil maupun militer. Hal tersebut sangat esensial demi mencapai cita-cita Bangsa Indonesia untuk mewujudkan Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur.

Dalam konteks memaknai Tujuan Nasional untuk melindungi segenap Bangsa Indonesia dan tumpah darah Indonesia, maka dapat diuraikan bahwa Tujuan Negara adalah untuk menyelamatkan bangsa dan negara dari segala bentuk mara bahaya, dan dapat diformulasikan sebagai Negara memberikan perlindungan bagi Bangsa dan Negara Indonesia dari segala bentuk mara bahaya. Hal ini sesuai dengan tujuan daripada pertahanan negara untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman. Perlindungan dalam kaitannya dengan tujuan nasional dan pertahanan negara berarti menjaga keselamatan, hak dan kesejahteraan warga Indonesia, melalui beberapa cara antara lain:

- Mempertahankan keutuhan Wilayah NKRI
- Menghargai perbedaan
- Menghargai jasa para pahlawan
- Mengikuti Wajib Militer
- Memberikan kepastian dan perlindungan hukum terhadap semua warga negara tanpa diskriminasi

Wilayah Indonesia, seperti disampaikan oleh Bapak Bangsa, Proklamator dan Presiden Pertama Republik Indonesia Ir. Soekarno pada pidatonya di hadapan sidang BPUPKI tanggal 1 Juni 1945 menyatakan bahwa (Lemhannas RI, BS Geopolitik dan Wawasan Nusantara, 2017):

“Wilayah Indonesia adalah satu kesatuan wilayah dari Sabang sampai Merauke, yang terletak antara dua samudera dan dua benua. Kesatuan antara bangsa Indonesia dengan wilayah tanah air itulah yang membentuk semangat dan wawasan kebangsaan, yaitu sebagai bangsa yang bersatu. Rasa

kebangsaan Indonesia dibentuk oleh adanya kesatuan nasib, jiwa untuk bersatu dan kehendak untuk bersatu serta adanya kesatuan wilayah yang sebelumnya, bernama Nusantara”.

Pidato tersebut memberikan landasan geopolitik dan wawasan wilayah NKRI atau disebut juga Wawasan Nusantara (Wasantara) atau juga disebut Doktrin Dasar Nasional yang merupakan cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai diri dan bentuk geografinya berdasarkan Pancasila dan UUD NRI Tahun 1945.



Gambar 1.1 Peta NKRI - Negara Kepulauan terbesar di dunia

Sumber : <https://www.abundancethebook.com/peta-indonesia>, 2020

Masalah erosi pemahaman dan implementasi Geopolitik dan Geostrategi secara holistik dan integral yang merupakan landasan utama setiap bangsa untuk mempertahankan eksistensinya dan untuk mewujudkan cita-cita serta tujuan Nasionalnya (Ermaya, 2001). Sejatinya implementasi daripada geopolitik haruslah berlandaskan suatu geostrategi yang bersifat nasional dengan satu tujuan yaitu untuk menciptakan Ketahanan Nasional yang tangguh (*strong national resilience*) dalam upaya mewujudkan cita-cita dan mencapai tujuan Nasional.

Berdasarkan konsepsi hukum Internasional, cakupan wilayah NKRI pada awal kemerdekaannya adalah seluruh wilayah yang diwarisi dari penjajah Belanda, sesuai dengan prinsip hukum *Uti Possidetis Juris*, artinya bahwa suatu negara mewarisi wilayah penguasa penjajahnya yang mana kemudian dalam UUD NRI Tahun 1945 Pasal 25A dinyatakan bahwa “NKRI adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan haknya ditetapkan dengan Undang-Undang (UU)”. UU RI Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara menyatakan bahwa Wilayah NKRI, yang selanjutnya disebut dengan Wilayah Negara, adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya (UU RI NO 43, 2008).

Pada kenyataan yang dihadapi sekarang ini masih banyak kebijakan dan peraturan perundangan yang terkait dengan Wilayah Negara dan Pengamanan Wilayah Negara tidak selalu mempertimbangkan kesatuan wilayah yang terdiri dari wilayah darat, wilayah laut dan wilayah udara. Permasalahan yang timbul berupa kesenjangan regulasi, diplomasi dan kerjasama antar lembaga disamping tentunya sumber daya manusianya. Dalam hal terkait dengan wilayah udara terutamanya adalah dalam memperjuangkan peran Indonesia di *International Civil Aviation Organization* (ICAO), atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

ICAO merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), yang disepakati oleh 52 Negara pada tanggal 7 Desember 1944 pada Konvensi Chicago (*Chicago Convention, CC*), untuk mengelola administrasi dan tata kelola Konvensi tentang Penerbangan Sipil

Internasional. ICAO diresmikan operasionalnya pada tanggal 4 April 1947, pada saat 26 negara (separuh dari penanda tangan CC) meratifikasi Konvensi Chicago 1944.

Tujuan utama ICAO adalah (ICAO, 2020):

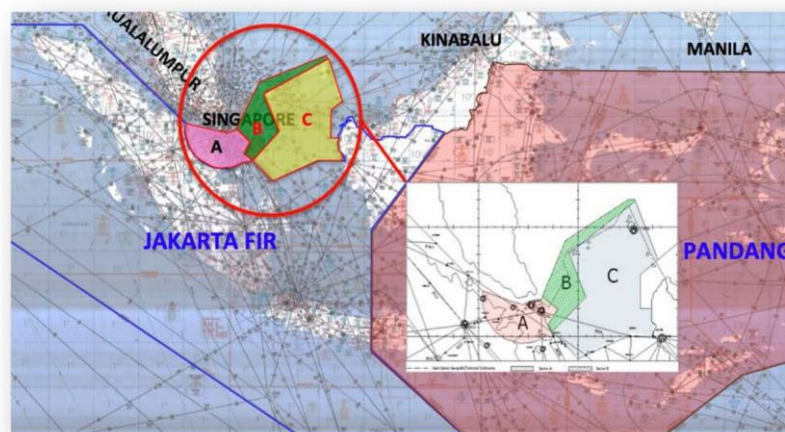
1. Mengembangkan prinsip-prinsip dasar teknik navigasi penerbangan internasional untuk meningkatkan pertumbuhan transportasi udara internasional yang dapat menjamin keselamatan dan ketertiban pertumbuhan penerbangan sipil internasional seluruh dunia;
2. Menggalakan seni dan desain pesawat udara untuk maksud damai;
3. Meningkatkan pertumbuhan jalur-jalur penerbangan, bandar udara-bandar udara, fasilitas navigasi penerbangan internasional;
4. Memenuhi kebutuhan keselamatan, keteraturan, kelancaran, efisiensi, dan angkutan udara yang ekonomis bagi masyarakat dunia;
5. Mencegah terjadinya persaingan yang tidak sehat antar transportasi udara internasional;
6. Menjamin bahwa hak-hak para negara anggota sepenuhnya dihormati dan setiap negara anggota memiliki kesempatan yang adil dan sama untuk mengoperasikan perusahaan penerbangan internasional;
7. Mencegah tindakan diskriminasi antarnegara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional;
8. Meningkatkan keselamatan penerbangan dalam penerbangan internasional dan meningkatkan semua aspek-aspek penerbangan internasional.

Pada periode antara CC sampai dengan peresmian operasional ICAO telah dibentuk badan *Provisional ICAO (PICAO)* yang bekerja secara interim untuk memastikan tujuan pembentukan badan dapat dicapai dengan mempersiapkan landasan yang menyeluruh menyangkut seluruh aspek penerbangan, seperti perjanjian internasional terhadap jalur penerbangan (*airways*), airports, sistem komunikasi, lisensi, laporan cuaca, navigasi, *search and rescue*, kelaikan udara (*airworthiness*) dan registrasi pesawat udara. Sidang PICAO pertama dilaksanakan di Dublin, Irlandia pada tanggal 4 Maret 1946 dengan agenda pertama adalah mengembangkan *Standard Operating Procedures for North Atlantic Air Services*, yang kemudian dilakukan juga untuk wilayah-wilayah lainnya. (DOC 4052, 1947).

Diresmikannya ICAO pada 4 April 1947 maka berlaku tata kelola dan pengaturan navigasi trafik di udara serta jalur udara yang dikelompokkan menjadi 9 Area Navigasi Udara yaitu; *Africa–Indian Ocean Region (AFI)*; *Asia Region (ASIA)*; *Caribbean Region (CAR)*; *European Region (EUR)*; *Middle East Region (MID)*; *North American Region (NAM)*; *North Atlantic Region (NAT)*; *Pacific Region (PAC)*; dan *South American Region (SAM)*. Masing-masing Area mempunyai tanggung jawab untuk mengelola *Flight Information Region (FIR)* di wilayah udaranya melalui otoritas negara dalam memberikan pelayanan keamanan dan keselamatan navigasi udara melalui ATS (*Air Traffic Services*). ATS adalah pelayanan navigasi udara di area FIR yang memberikan pelayanan semua informasi penting dan alerting (*alerting service*) untuk semua pesawat udara yang terbang di ruang udara yang menjadi tanggung jawabnya.

Rules (VFR)). AirNav Indonesia mengelola dan melayani navigasi penerbangan di seluruh wilayah Indonesia dengan total luas wilayah FIR Indonesia adalah 5.193.252 km² dengan luas wilayah Indonesia di udara sebesar 4.110.752 km² dengan jumlah lalu lintas penerbangan kurang lebih sebanyak 10.000 Pergerakan/hari. Wilayah operasi AirNav Indonesia terbagi menjadi dua wilayah FIR, yaitu FIR Jakarta WIIF, berbatasan langsung dengan FIR Melbourne (Australia), FIR Colombo (Srilanka), FIR Chennai (India), FIR Singapura, FIR Kuala Lumpur dan Kinabalu (Malaysia), serta dan FIR Ujung Pandang WAAF berbatasan langsung dengan FIR Kinabalu (Malaysia), FIR Manila (Filipina), FIR Oakland (Amerika Serikat), FIR Port Moresby (Papua Nugini) dan, FIR Brisbane (Australia).

Diplomasi Indonesia di PBB telah berhasil membawa Indonesia yang baru merdeka di tahun 1945 untuk berperan aktif dalam keanggotaan badan PBB, dengan menjadi anggota ICAO sejak 27 April 1950 dan menjadi anggota Dewan ICAO (*ICAO Council*) untuk Part III sejak tahun 1962. Kemudian setelah Deklarasi Djuanda Indonesia juga menjadi anggota *International Maritime Organization* (IMO) sejak tahun 1961 dan terpilih menjadi anggota Dewan IMO pada tahun 1973.



Gambar 1.4 Sektor A-B-C FIR Indonesia dan Singapura

Sumber : ICAO, 2020

Pada kenyataannya (Setiani, 2018) sampai sekarang dalam hal mempertahankan keutuhan Wilayah NKRI, yang meliputi wilayah daratan, wilayah lautan, dan wilayah udara, masih ada kendala di wilayah udara diatas Kepulauan Riau, Pulau Batam, dan Pulau Natuna; dimana wilayah udara tersebut pengelolaan lintas udara (*air traffic management*) masih dilakukan oleh Singapura untuk sektor A-B-C yang termasuk dalam wilayah kedaulatan NKRI sesuai dengan UNCLOS 1982. Permasalahan yang timbul, sering terjadi tumpang tindih koordinasi antara *Flight Information Region (FIR)* Indonesia dan Singapura.

Wilayah Kesatuan NKRI dalam konteks nya disebut juga Wasantara adalah landasan visional Bangsa dan kedudukannya bagi bangsa Indonesia disamping sebagai suatu ajaran adalah juga sebagai Doktrin Dasar Nasional dalam penyelenggaraan negara, untuk mendorong (*motive*), merangsang (*drive*), dan memedomani penyelenggara negara dan masyarakat madani (*civil society*) untuk berinteraksi, dalam upaya mewujudkan cita-cita nasional bangsa Indonesia.

Selain itu, wasantara merupakan perwujudan kehendak bangsa Indonesia yang konstelasi geografisnya adalah negara kepulauan untuk merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur. Dalam Doktrin Hankamnas dan Doktrin Perjuangan ABRI "CADEK" 1967 tercantum (Lemhannas RI BS Geopolitik dan Wawasan Nusantara, 2017):

"... memanfaatkan konstelasi geografi Indonesia, yang memerlukan keserasian antara Wawasan Benua, Wawasan Bahari, dan Wawasan Dirgantara sebagai pengejawantahan segala dorongan (*motives*) dan rangsangan (*drives*) di dalam usaha mencapai aspirasi-aspirasi serta tujuan-tujuan negara Indonesia". Konsep tersebut dinamakan wasantara, yaitu wawasan konsepsional dari Wawasan Pertahanan Keamanan Nasional (Hankamnas). Wasantara dalam Wawasan Hankamnas berkait dengan konsep negara kepulauan dan dalam pelaksanaannya mengutamakan kesatuan wilayah dan menghargai kebhinnekaan untuk mencapai tujuan Nasional.

Pada kenyataannya masalah konsepsi bernegara Indonesia berdasarkan doktrin dasar Nasional yang belum bersatu dan berdaulat dalam memandang kewilayahan darat, laut dan udara sebagai satu kesatuan yang integral/menyeluruh. Hal ini berdampak pada sistem pertahanan negara Indonesia yang memandang wasantara dengan mengadopsi sistem kontinental milik Belanda, sehingga tanpa disadari wilayah kedaulatan Indonesia dari Pulau Sabang sampai Merauke dan dari Miangas sampai Rote setiap saat terancam dan terganggu oleh kepentingan asing.

Kekuatan dan keutuhan wasantara sejatinya ditunjang oleh delapan elemen ketahanan nasional “Asta Gatra” yaitu ketahanan pada gatra yang bersifat alamiah (Geografi, Demografi dan Sumber Kekayaan Alam) dan ketahanan pada gatra yang bersifat dinamis (Ideologi, Politik, Ekonomi, Sosial Budaya dan Pertahanan Keamanan). Dalam penyelenggaraan negara pemerintah bertugas sebagai pengemban amanat rakyat dalam memastikan keseimbangan antara kesejahteraan dan keamanan (*security and prosperity*) sebagaimana substansi dari isi Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 menyatakan: Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia. Memajukan kesejahteraan umum. Mencerdaskan kehidupan bangsa. Ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Kehidupan berbangsa dan bernegara bagi Indonesia berarti menghayati, memahami dan mengamalkan landasan Negara Pancasila dan dengan Bhineka Tunggal Ika sebagai prinsip dasar dalam kehidupan pemerintahan, yang merupakan sesanti dari jaman kerajaan Majapahit dan diungkapkan oleh mpu Tantular di abad ke 14 (Tahun 1350 – 1389) dalam kitab kakawin sutasoma yang berbunyi “*Bhinna Ika Tunggal Ika, Tan Hana Dharma Mangrwa*” yang artinya “Berbeda-beda itu satu, satu

itu, tak ada pengabdian yang mendua“. Disamping itu UUD NRI Tahun 1945 merupakan prinsip-prinsip yang fundamental yang mengatur kehidupan berbangsa dan bernegara. Inti dari pada UUD NRI 1945 termaktub dalam Pembukaan UUD NRI 1945. NKRI merupakan negara kesepakatan dalam teritori yang utuh menyeluruh, bersatu dan berdaulat yang memiliki penduduk dan wilayah darat sebagai tempat untuk berbangsa dan bernegara, wilayah laut sebagai pemersatu serta wilayah udara yang menaungi secara menyeluruh.

Kenyataannya, pelanggaran wilayah di ketiga teritori Indonesia yaitu pelanggaran wilayah kedaulatan darat, laut dan udara banyak terjadi di perbatasan. Permasalahannya, sistem pertahanan semesta terganggu karena pelanggaran hukum.

Untuk menjamin tercapainya tujuan nasional di wilayah perbatasan tersebut, diperlukan upaya-upaya pertahanan dan keamanan negara yang merupakan tanggung jawab seluruh Bangsa Indonesia baik sipil maupun militer. Dalam hal Pertahanan dan Keamanan NKRI dimaksud adalah Ancaman Tantangan Hambatan dan Gangguan (ATHG) yang dapat terjadi di wilayah NKRI mencakup wilayah darat, laut, udara dan ruang udara diantaranya dimana hal-hal tersebut dirancang dalam Doktrin.



Gambar 1.5 Batas Laut Teritorial Hindia Belanda sesuai TSMKO 1939

Sumber : Arini Tathagati, 2020

Hal wilayah yang diberlakukan oleh Belanda menjelang kemerdekaan Indonesia adalah Ordonansi 1939 atau lengkapnya "*Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie 1939*" (TZMKO 1939) Staatblaad 1939 No. 442 artikel 1 ayat (1) yang berusaha dipertahankan oleh Belanda bahkan setelah kemerdekaan Indonesia. Ordonansi 1939 menyatakan bahwa pulau-pulau di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut di sekeliling sejauh 3 mil dari garis pantai. Hal ini berpengaruh pada bebasnya kapal asing melayari laut yang memisahkan pulau-pulau Nusantara, dan upaya untuk melakukan pengawasan dan pengamanan wilayah laut menjadi sangat sulit dan tentunya lebih rumit lagi untuk melakukan pengawasan dan pengamanan wilayah udara. Kantong-kantong laut lepas diantara pulau-pulau dengan rezim kebebasannya dapat membayakan keutuhan wilayah Nusantara, karena kapal-kapal dari semua negara dapat melakukan pelayaran maupun perang.

Setelah kemerdekaan Republik Indonesia pengawasan wilayah perbatasan NKRI adalah bentuk nyata dari pelaksanaan amanat UUD NRI Tahun 1945 Pasal 1 yang menyatakan "Negara Indonesia adalah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik", yang mana, setelah merdeka dan berdaulat penuh, Indonesia mempunyai hak mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan negara. Untuk itu perlu dilakukan penggantian Ordonansi 1939, dimulai pada 17 Oktober 1956 dan diketuai oleh Perdana Menteri Ali Sastroamidjojo yang membentuk panitia Interdepartemental (INTERDEP) dengan tugas untuk membuat RUU (Rancangan Undang-Undang) mengenai Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim. Dalam perjalanannya terjadi pergantian Kabinet pada tanggal 9 April 1957 oleh Kabinet Djuanda yang disebut juga sebagai Kabinet Karya. Dalam mendeklarasikan negara kesatuan pada tanggal 13 Desember 1957 pemerintah Indonesia melalui Deklarasi

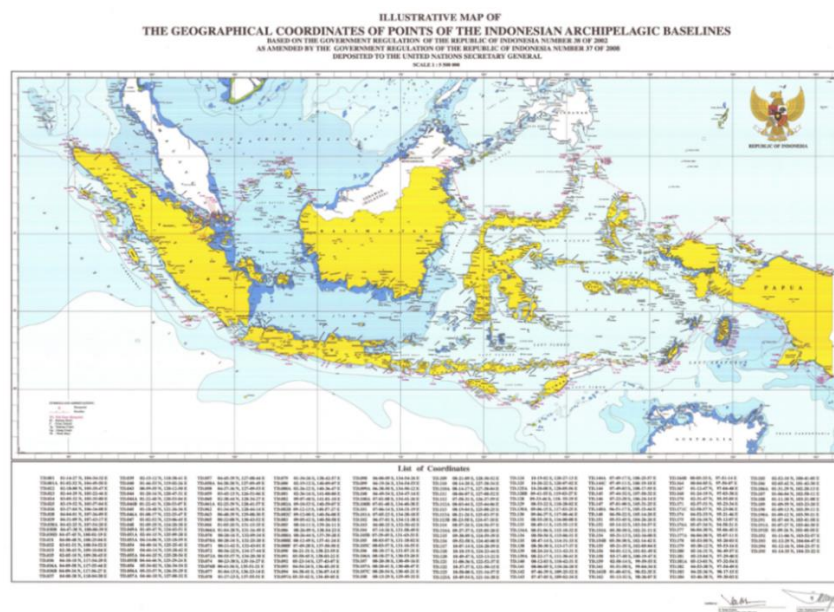
Djuanda menetapkan bahwa lebar laut wilayah Indonesia 12 mil diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung yang terluar pada pulau-pulau negara Indonesia.

Konsep inilah yang menjadi pangkal tolak mewujudkan konsep Wawasan Nusantara yang sudah dicanangkan (Lemhannas RI BS Geopolitik dan Wawasan Nusantara, 2017). Deklarasi Djuanda merupakan landasan bentuk Negara Kesatuan Republik Indonesia yang menyatakan bahwa bentuk geografi Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri atas ribuan pulau besar dan kecil dengan sifat dan corak tersendiri. Juga dinyatakan demi keutuhan teritorial dan untuk melindungi kekayaan negara yang terkandung di dalamnya, pulau-pulau serta laut yang ada di antaranya haruslah dianggap sebagai satu kesatuan yang utuh menyeluruh dan laut merupakan penghubung antarpulau di Nusantara.

Permasalahannya, Indonesia menghadapi penolakan dari PBB dan khususnya Belanda terkait integrasi Irian Barat. Pada sidang di *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* - Konvensi PBB tentang Hukum Laut I pada tanggal 24 Februari sampai 27 April 1958 di Jenewa konsep deklarasi Djuanda tersebut tidak diakui dan belum diterima oleh sidang. Hasilnya, pada UNCLOS I tahun 1958 Indonesia menarik kembali usulannya terkait prinsip Negara Kepulauan dikarena oposisi yang terlalu keras. Hal tersebut merupakan langkah terbaik saat itu sebelum dunia internasional menolak secara resmi.

Fakta lainnya adalah pada UNCLOS II tanggal 17 sampai 26 April 1960, Indonesia telah mempersiapkan konsep Negara Kepulauan dengan sudah memiliki Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang RI Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Namun UNCLOS II tidak menghasilkan perjanjian internasional.

Diplomasi Indonesia di PPB pada UNCLOS ke III di Montego Bay (Jamaika) tanggal 10 Desember 1982 akhirnya menghasilkan persetujuan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan (*archipelagic state*) dan luas laut teritorial Indonesia berjarak 12 NM diukur dari 183 titik tumpuan dan juga jarak untuk perhitungan luas laut Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sejauh 200 NM. Pada Pasal 49 UNCLOS 1982 menyatakan kedaulatan dari negara kepulauan meliputi perairan-perairan yang tertutup oleh garis pangkal demikian pula wilayah udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya. Hal ini kemudian diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia pada tanggal 19 Oktober 1983 melalui UU RI Nomor 5 Tahun 1983 tentang ZEE, UU RI Nomor 17 Tahun 1985 tentang Wilayah Perbatasan Indonesia dan UU RI Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang menggantikan UU RI Nomor 4 Prp. Tahun 1960 yang sudah tidak sesuai dengan perkembangan rezim hukum negara kepulauan berdasarkan Bagian IV UNCLOS 1982. Laut teritorial Indonesia beserta garis-garis pangkalnya kemudian diatur dalam PP Nomor 38 Tahun 2002 yang menetapkan 183 titik koordinat.



Gambar 1.6 Wilayah NKRI berdasarkan UNCLOS 1982

Sumber : PP No. 37/2008, Koordinat Geografis Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia

Dengan terjadinya perubahan pada titik Sipadan dan Ligitan serta merdekanya Timor Leste, maka titik-titik tersebut kemudian disesuaikan melalui PP Nomor 37 Tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. (Daftar Koordinat terdapat di Lampiran L 4.1).

Hal lain dari ketentuan UNCLOS 1982 adalah persyaratan untuk membuat peraturan yang mendukung alur laut yang menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik sebagai jalur pelayaran kapal-kapal asing. Untuk itu telah dikeluarkan PP No. 37 tahun 2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional, dimana semua kapal yang melintas ke utara atau ke selatan harus melalui jalur ALKI. Perairan diantara ALKI I, ALKI II dan ALKI III merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan perlu jaminan keamanan bagi Indonesia untuk dilalui, termasuk tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing. Ada 19 persyaratan untuk melintasi ALKI yang diatur sesuai dengan PP tersebut, dan juga 3 Hak Lintas, yaitu Hak Lintas Damai (*Right of Innocent Passage*), Hak Lintas Transit (*Right of Transit Passage*), dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia (*Right of Archipelagic Sea Lanes Passage*). Disamping hak lintas juga ada Hak Komunikasi (*Communication Rights*).

Untuk memahami penanganan teritorial Indonesia yang unik, maka penting untuk mencari korelasi antara hak-hak lintas yang berlaku pada rezim laut dan juga pada rezim udara. Kebebasan berlayar atau *Freedom of Navigation* (FoN) adalah salah satu prinsip utama UNCLOS 1982 yang

diterapkan menjadi “Hak Lintas” pada seluruh rezim laut yang telah ditetapkan. Dalam hal ini, secara singkat dapat diuraikan hal terkait Hak Lintas di Indonesia sesuai dengan UNCLOS 1982 (Lampiran L 4.6) sebagai berikut:

1. Hak Lintas Damai, sesuai dengan Pasal 19 UNCLOS 1982 adalah hak semua negara untuk melintasi atau melayarkan kapalnya di perairan territorial suatu negara sesuai dengan peraturan hukum laut internasional dan peraturan perundang-undangan negara pantai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai.
2. Hak Lintas Transit, sesuai dengan UNCLOS 1982 Pasal 37 sampai Pasal 44 mengenai Rezim Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, yaitu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya. Dalam Pasal 39 disebutkan kewajiban ketika dalam Lintas Transit:

Article 39

Duties of ships and aircraft during transit passage

1. Ships and aircraft, while exercising the right of transit passage, shall:

(a) proceed without delay through or over the strait;

(b) refrain from any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of States bordering the strait, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations;

(c) refrain from any activities other than those incident to their normal modes of continuous and expeditious transit unless rendered necessary by force majeure or by distress;

(d) comply with other relevant provisions of this Part.

2. Ships in transit passage shall:

(a) comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for safety at sea, including the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;

(b) comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for the prevention, reduction and control of pollution from ships.

3. Aircraft in transit passage shall:

(a) observe the Rules of the Air established by the International Civil Aviation Organization as they apply to civil aircraft; state aircraft will normally comply with such safety measures and will at all times operate with due regard for the safety of navigation;

(b) at all times monitor the radio frequency assigned by the competent internationally designated air traffic control authority or the appropriate international distress radio frequency.

Pasal 39

Tugas kapal dan pesawat udara selama lintas transit

1. Kapal dan pesawat udara, pada saat melaksanakan hak lintas transit, harus:

(a) melanjutkan tanpa penundaan melalui atau melewati selat;

(b) menahan diri dari ancaman atau penggunaan kekuatan apapun terhadap kedaulatan, integritas wilayah atau kemerdekaan politik Negara-negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional yang terkandung dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;

(c) menahan diri dari kegiatan apa pun selain dari insiden tersebut ke mode transit normal yang berkelanjutan dan cepat kecuali jika diperlukan karena force majeure atau karena kesusahan;

(d) mematuhi ketentuan lain yang relevan dari Bagian ini.

2. Kapal dalam lintas transit harus:

(a) mematuhi peraturan, prosedur, dan praktik internasional yang diterima secara umum untuk keselamatan di laut, termasuk Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut;

(b) mematuhi peraturan, prosedur dan praktik internasional yang diterima secara umum untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal.

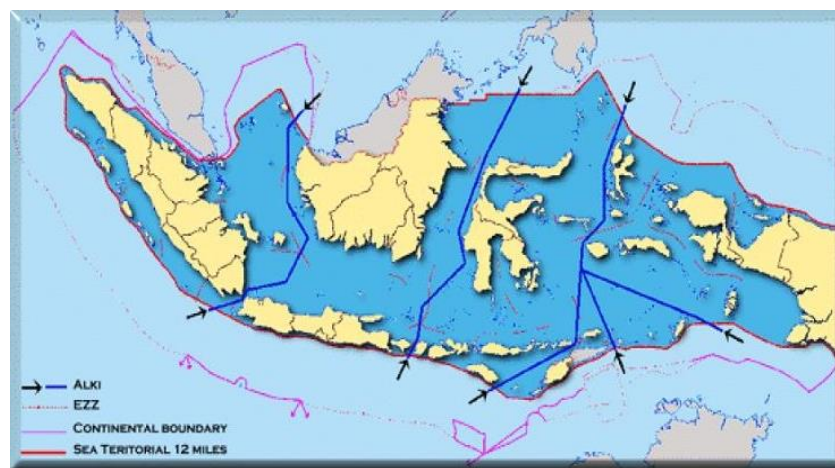
3. Pesawat udara dalam lintas transit harus:

(a) mematuhi Aturan Udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang berlaku untuk pesawat udara sipil; pesawat udara negara biasanya akan mematuhi langkah-langkah keselamatan tersebut dan akan setiap saat beroperasi dengan memperhatikan keselamatan navigasi;

(b) setiap saat memantau frekuensi radio yang ditetapkan oleh otoritas pengawas lalu lintas udara yang ditunjuk secara

internasional atau frekuensi radio marabahaya internasional yang sesuai.

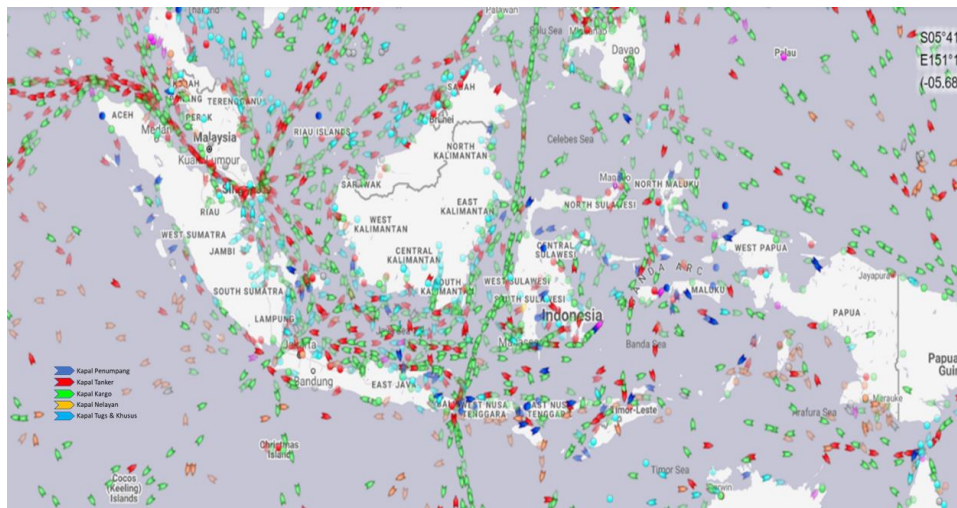
3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, sesuai dengan UNCLOS 1982 Bagian IV tentang Negara Kepulauan adalah berlayar dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi Perairan Kepulauan sebuah negara menuju ke bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif.



Gambar 1.7 Jalur ALKI I, ALKI II dan ALKI III a,b,c

Sumber: Berdasarkan PP No. 37 Tahun 2002

Fakta-fakta yang disampaikan oleh Menteri Perhubungan pada Rapat Kerja Nasional dan FGD bahwa 40% dari 90% jalur pelayaran kapal dagang dunia melewati Indonesia utamanya melalui empat titik strategis yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar (Ilustrasi Gambar dibawah) (Kemenhub, 2018), yang sering tidak mengindahkan protokol pelayaran yang ditetapkan. Hal ini membawa masalah pelanggaran dan mencuri kekayaan alam Indonesia dan/atau kegiatan ilegal lainnya.



Gambar 1.8 Lalu Lintas di Jalur ALKI, Real Time 7 Februari 2021

Sumber: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:119.9/centery:-5.0/zoom:4.49128760747106>

Di lain pihak penguasaan terhadap ruang udara/dirgantara tidak semulus wilayah lautan, walaupun Indonesia sudah menjadi anggota ICAO. Yang kemudian menjadi topik bahasan menjadi beralih kepada Perjanjian Luar Angkasa 1967 yaitu "*Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies*" yang ditetapkan oleh Majelis Umum PBB (*General Assembly resolution 2222 (XXI), Annex*) dan berlaku mulai tanggal 10 Oktober 1967 (*United Nations Treaties Outer Space – UNOOSA*). Perjanjian tersebut pada dasarnya menetapkan bahwa ruang antariksa merupakan wilayah bangsa yang berarti bahwa ruang tersebut dapat dimanfaatkan oleh setiap bangsa serta melarang penempatan senjata pemusnah massal (*Weapons of Mass Destruction - WMD*) di luar angkasa (diatas ruang udara) dan melarang kegiatan militer di benda langit, serta merinci aturan yang mengikat secara hukum yang mengatur eksplorasi dan penggunaan ruang angkasa secara damai. Pemanfaatan ruang antariksa yang berada di atas wilayah suatu negara didasarkan pada prinsip siapa yang datang lebih dahulu (*first come first serve*) dan

terbuka bagi setiap negara. Tidak disebutkan pembahasan ruang udara pada lingkup ini.

Masalah kontradiktif antara prinsip pemanfaatan ruang diatas ruang udara tersebut diatas dengan Konvensi Paris 1919 yang menyatakan bahwa wilayah kedaulatan yang bersifat absolut terhadap wilayah udara yang berada diatas daratan dan perairannya merupakan hal yang masih diperdebatkan. Terutama bagi Indonesia yang berada di sepanjang khatulistiwa dan memiliki bentangan ruang antariksa yang sangat luas dan panjang (Lemhannas RI BS Geopolitik dan Wawasan Nusantara, 2017, Hal.129) dan memiliki potensi perlu dimaksimalkan, hal tersebut sangat merugikan kepentingan Nasional Bangsa Indonesia.

Dan untuk kepentingan tata kelola pelaksanaan penerbangan udara Indonesia mengacu pada regulasi Internasional dibawah PBB yaitu ICAO yang saat ini jumlah anggotanya mencapai 193 Negara. Tujuan serta sasaran pokok ICAO menyangkut aspek teknis dan hukum seperti tertuang dalam Pasal 44 Konvensi Chicago sebagai berikut:

1. Menjamin pertumbuhan yang teratur dan aman bagi penerbangan sipil internasional diseluruh dunia.
2. Mencegah pemborosan ekonomis yang disebabkan oleh persaingan yang tidak sehat .
3. Mencegah adanya diskriminasi diantara Negara-negara anggota.
4. Mendorong agar perekayasaan pembuatan pesawat terbang serta pengoperasiannya dimaksudkan untuk tujuan damai.
5. Mendorong dibangunnya fasilitas bantuan navigasi udara secara internasional bagi keselamatan penerbangan
6. Mendorong pembangunan dan pengembangan jalur-jalur penerbangan, bandara, dan fasilitas navigasi udara bagi penggunaan penerbangan sipil internasional.

7. Secara umum mendorong pembangunan dan pengembangan semua aspek dari penerbangan sipil internasional.

Permasalahan dunia penerbangan pada dasarnya berupa permasalahan bandara, bahan bakar minyak avtur dan rute penerbangan terjadi suatu negara untung atau rugi tergantung dari pengakuan ICAO dalam keselamatan dan keamanan (*safety and security*) bisnis penerbangan. Dari tugas pokok ICAO dalam menentukan Jaminan keselamatan penumpang yang akan naik pesawat suatu negara menjadi hukum internasional terhadap ramai atau tidak bisnis penerbangan.

Dalam sejarah penerbangan sipil, penerbangan pesawat awalnya digunakan untuk mengangkut surat dan kargo. Penerbangan maskapai untuk penumpang pertama kali dilakukan pada tahun 1913 dengan jalur Airboat St. Petersburg-Tampa (FAA USSDOT, 2008). Pecahnya Perang Dunia I pada tahun 1914 mengalih fungsikan operasional penerbangan pesawat secara internasional untuk membawa tidak hanya kargo, tetapi juga sebagai aset militer. Hal tersebut menimbulkan pertanyaan terkait kedaulatan udara negara-negara yang dilintasi pesawat-pesawat tersebut. Pada Konvensi Paris tahun 1919 pertanyaan tersebut merupakan bagian dari proses mbingkai asumsi konvensi dan diputuskan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan absolut atas wilayah udara di atas wilayah dan perairannya.

Konvensi Paris ditanda tanda tangani oleh negara: Belgia, Bolivia, Brasil, Kerajaan Inggris, China, Kuba, Ekuador, Perancis, Yunani, Guatemala, Haiti, Hijaz, Honduras, Italia, Jepang, Liberia, Nikaragua, Panama, Peru, Polandia, Portugal, Rumania, Kerajaan Yugoslavia, Siam, Cekoslowakia, dan Uruguay. Perjanjian mulai berlaku pada tahun 1922 dan diratifikasi oleh 11 negara, termasuk Persia, yang tidak hadir dan belum menandatangani nya.

Permasalahan yang timbul pada saat itu adalah negara-negara yang terlibat dalam Perang Dunia I tetap menggunakan pesawat untuk tujuan militer dan mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan sipil/kargo dan masalah pelanggaran teritori negara berdaulat lainnya.

Konvensi Paris kemudian menjadi landasan bagi Konvensi Chicago pada tahun 1944 yang merupakan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional dan melahirkan ICAO atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi Chicago juga menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya, dan tidak ada pengakuan hak lintas damai. Seperangkat peraturan hak penerbangan komersial yang memberi maskapai suatu negara hak istimewa untuk masuk dan mendarat di wilayah udara negara lain telah dipersiapkan melalui kebijakan „*The Nine (9) Freedom of The Air*“ (Sembilan Kebebasan Udara) (Doc 9626 Part 4, 2004).

„*The Nine (9) Freedom of The Air*“ (Sembilan Kebebasan Udara) dapat dikelompokkan menjadi tiga (3) kategori utama yaitu:

1. Hak Transit: Memberikan hak untuk melewati suatu negara tanpa membawa lalu lintas yang berasal atau berakhir di sana dan dikenal sebagai 'hak transit', sebagaimana dinyatakan dalam kebebasan pertama dan kedua. Hal ini sejalan dengan perjanjian multilateral Konvensi Chicago, yang dikenal sebagai Perjanjian Transit Layanan Udara Internasional (*International Air Services Transit Agreement* - IASTA) atau "Perjanjian Dua Kebebasan".
2. Hak Lintas: Untuk mengizinkan layanan Internasional komersial antara, melalui, dan dalam beberapa kasus di negara-negara yang menjadi pihak dalam perjanjian layanan udara atau perjanjian lain. Dalam pola ini adalah kebebasan ketiga hingga

kelima yang akan dinegosiasikan antar negara dalam bentuk perjanjian bilateral. Namun, Perjanjian Transportasi Udara Internasional (atau "Perjanjian Lima Kebebasan") juga dibuka untuk ditandatangani, yang mencakup lima kebebasan pertama.

3. Cabotage: Pengangkutan barang atau penumpang antara dua titik di negara yang sama dengan kapal atau pesawat yang terdaftar di negara lain. Istilah cabotage awalnya digunakan sebagai istilah pengiriman, tetapi cabotage sekarang mencakup penerbangan, kereta api, dan transportasi jalan raya. Ini adalah "perdagangan atau hak eksklusif suatu negara untuk mengoperasikan lalu lintas udara di dalam wilayahnya". Ini tercakup dalam kebebasan keenam yang dimodifikasi (cabotage tidak langsung), kebebasan ketujuh dan kesembilan (cabotage mandiri) dan kebebasan kedelapan (cabotage berurutan).

Kebebasan Udara yang merupakan bagian dari Rekomendasi ICAO memiliki korelasi dengan dengan Hak Lintas pada UNCLOS 1982. Permasalahan dalam pengertian keduanya harus dapat dibedakan antara hak-hak yang berlaku pada rezim laut tidak selalu dapat diadopsi dalam rezim udara, terutama hal terkait dengan Hak Lintas ALKI yang diberlakukan sebagai konsekuensi dinyatakan Indonesia sebagai Negara Kepulauan.

Asas cabotage dalam Pasal 7 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa setiap Negara pihak yang mengadakan kontrak memiliki hak untuk menolak izin pesawat dari Negara pihak lain yang mengadakan kontrak untuk mengangkut penumpang, surat dan kargo yang diangkut di wilayahnya untuk mendapatkan upah atau menyewa dan ditujukan untuk yang lain. titik di dalam wilayahnya.

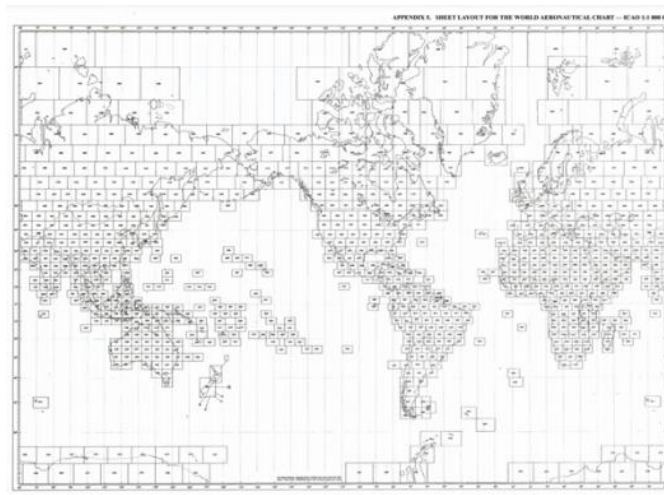
Permasalahan dengan “Kebebasan Udara” ini adalah adanya potensi ancaman wilayah udara Indonesia yang sangat luas, terutama dalam pengelolaan asas cabotage, kategori ketiga dari „*Freedom of The Air*“ dalam uraian diatas. Cabotage adalah prinsip dalam transportasi laut dan udara yang memberi hak eksklusif kegiatan angkutan barang dan orang dalam negeri oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan bendera Merah Putih serta awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Tugas pokok lembaga ICAO adalah untuk mengembangkan teknik dan prinsip-prinsip navigasi udara internasional serta membantu perkembangan perencanaan dan pengembangan angkutan udara internasional untuk memastikan pertumbuhan terencana dan aman. Salah satunya melalui Wilayah Informasi Penerbangan (*Flight Information Region/FIR*) yang menentukan wilayah udara di dunia secara menyeluruh untuk tata kelola layanan informasi penerbangan dan layanan peringatan (*Alerting Services/ALRS*) sejak tahun 1947 (<http://gis.icao.int/>, 2020). ICAO bekerja sama dengan ke 193 negara anggotanya dan dengan industri kedirgantaraan untuk mencapai konsensus terhadap *International Civil Aviation Standards and Recommended Practices* (SARPs) dan juga kebijakan-kebijakan yang mendukung keamanan, keselamatan, efisiensi, skala ekonomi berkelanjutan dan bertanggung jawab terhadap lingkungan. Dan SARPs serta kebijakan inilah yang digunakan oleh negara-negara anggota ICAO dalam tata laksana dan operasional penerbangan domestiknya.

SARPs adalah spesifikasi teknis yang diadopsi oleh Dewan ICAO sesuai dengan Pasal 37 Konvensi Penerbangan Sipil Internasional untuk mencapai "tingkat keseragaman tertinggi yang dapat dipraktikkan dalam peraturan, standar, prosedur, dan organisasi terkait dengan pesawat

udara, personel, saluran udara dan layanan tambahan dalam segala hal di mana keseragaman seperti itu akan memfasilitasi dan meningkatkan navigasi udara ". SARP's diterbitkan oleh ICAO dalam bentuk *Annexes to Chicago Convention* dan keseluruhannya terdapat 19 *Annexes* (Lampiran) yang di kini kan secara berkala. Pada Annex 4 diatur mengenai *Aeronautical Charts* (bagan penerbangan) (Annex 4 ICAO, 2009) salah satunya mengatur mengenai *En-route Chart* untuk memfasilitasi navigasi di sepanjang Rute Keamanan Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Services – ATS Routes*) dan prosedurnya untuk panduan penerbangan bagi seluruh awak penerbangan.

Chart ini juga merupakan landasan pembagian FIR di masing-masing Region dan Negara seperti sudah dibahas sebelumnya dan sudah dioperasikan sejak tahun 1947.



Gambar 1.9 Aeronautical Chart Dunia berdasarkan Annex 4 ICAO

Sumber: ICAO, 2020

Permasalahan yang timbul dengan tidak terpilih nya Indonesia untuk duduk dalam Dewan ICAO Part III sejak tahun 1998, maka peran Indonesia sebagai negara dengan wilayah FIR yang sangat luas dan mengendalikan 48% lintas penerbangan dunia melalui layanan wilayah

informasi penerbangan (FIR) Indonesia menjadi sangat terbatas. Saat ini penting bagi Indonesia untuk memperkuat diplomasi kedaulatan wilayah udara dan masuk kembali menjadi anggota Dewan ICAO Part III, dan Indonesia harus bisa kembali mengambil peran dalam pengaturan ruang udaranya.

Layanan informasi dan layanan peringatan adalah tingkat dasar layanan lalu lintas udara yang memberikan informasi berkaitan dengan pelaksanaan penerbangan yang aman dan efisien dan memberi tahu pihak berwenang terkait bahwa pesawat terbang yang berada dalam bahaya untuk semua pesawat melalui FIR. Indonesia mengadopsi regulasi dan kebijakan ICAO untuk diberlakukan baik untuk penerbangan sipil dan juga untuk penerbangan militer. Ditinjau dari sisi matra udara sangatlah penting untuk memahami serta memenuhi persyaratan peraturan internasional (*international compliance*) dimana regulasi yang ada sangat ketat dan baku dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan pergerakan di udara dengan standard yang telah ditetapkan, salah satunya terkait dengan peningkatan kemandirian Indonesia dalam menangani FIR-nya dan menghadapi kebijakan *Open Sky*.

Masalah kebijakan *Open Sky* dalam penerbangan sipil berarti adanya liberalisasi ruang udara dan kemudahan akses serta aturan penggunaan bandara nasional untuk maskapai asing. Ini bergabung untuk meningkatkan arus wisatawan dan mengembangkan potensi sebagai *hub* udara regional. ICAO tidak merekomendasikan kebijakan *Open Sky*, namun jika akan melakukan kebijakan tersebut maka hal itu merupakan perjanjian antara dua negara (perjanjian bilateral) yang pada dasarnya mengizinkan perjalanan udara tidak terbatas di antara mereka, dengan hak yang dinegosiasikan bagi maskapai penerbangan untuk menawarkan layanan / penerbangan penumpang dan kargo internasional.

Permasalahan liberalisasi ruang udara adalah adanya potensi ancaman baru baik secara militer maupun nir militer. Hal ini perlu kajian lebih mendalam, mengingat luasnya wilayah udara NKRI dan terbatasnya sarana, prasarana dan sumber daya pendukung dalam pertahanan wilayah NKRI khususnya wilayah udara. Dalam hal ini juga perlu dikaji dampak dari peningkatan jumlah bandara di Indonesia.

Tingkat Penasehat Lalu Lintas Udara dan Jasa Pengendalian Lalu Lintas yang lebih tinggi mungkin tersedia di wilayah tertentu dalam wilayah FIR, menurut kelas ICAO dari wilayah udara tersebut (berkenaan dengan peraturan nasional), dan adanya otoritas yang sesuai untuk menyediakan jasa. Dalam pengelompokan FIR, Indonesia dibagi menjadi 2 yaitu: Jakarta FIR (FIR Barat) dan Makassar FIR (FIR Timur) serta berbatasan secara langsung dengan 7 FIR negara lain: Singapura, Malaysia, Filipina, Australia, USA, PNG dan Sri Lanka.

Masalah dengan penamaan FIR ini adalah tidak munculnya kedua FIR tersebut sebagai satu kesatuan yang menyeluruh yaitu FIR Indonesia, dimana negara-negara tetangga semua menamakan area FIR mereka sesuai dengan nama negara masing-masing.

Wilayah udara adalah bagian dari atmosfer yang dikendalikan oleh negara di atas wilayahnya, termasuk perairan teritorialnya, atau lebih umum lagi, bagian tiga dimensi tertentu dari atmosfer. Hal ini tidak sama dengan dirgantara, yang merupakan istilah umum untuk atmosfer bumi dan angkasa luar di sekitarnya. Ada dua kategori wilayah udara (<http://www.faraim.org/aim/aim-4-03-14-129.html>) dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 55 Tahun 2016 Tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional:

1. Ruang Udara Ter-regulasi (*regulated*) (Kelas A, B, C, D dan E yang merupakan daerah terbatas dan terlarang);

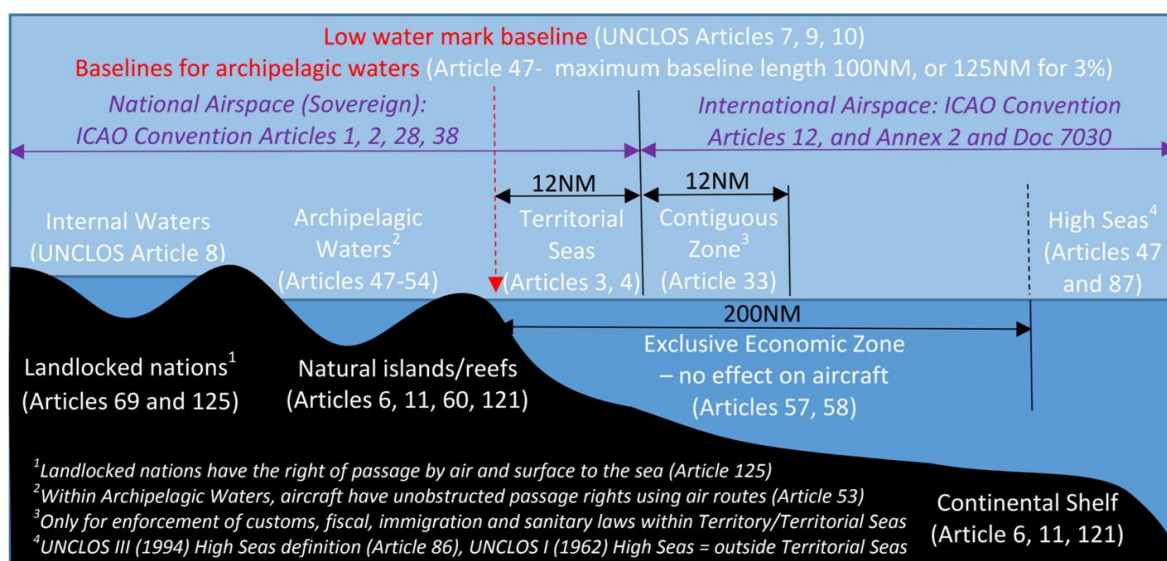
2. Ruang Udara Tidak Ter-regulasi (*Non Regulatory*) (daerah operasi militer (MOA), area peringatan, area kewaspadaan, dan daerah penembakan terkontrol).

Hal ini tercermin dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang berbunyi: "Para pengusung konvensi mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan penuh atas ruang udara di atasnya". Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang dipertegas pada Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Kedaulatan negara di ruang udara jauh lebih besar jika dibandingkan dengan kedaulatan negara di laut teritorial yang dikurangi dengan hak lintas damai kapal asing. Di ruang udara tidak ada hak lintas damai untuk pesawat asing (Sefriani, 2014, Hal. 226).

Permasalahan yang mendasar bagi NKRI sebagai negara kepulauan dalam mengawal kedaulatan wilayah udara yang begitu besar adalah kemampuan untuk dapat melakukan deteksi dini pelanggaran wilayah udara dan juga patroli udara yang dapat setidaknya selalu hadir pada titik-titik rawan teritori NKRI. Kemampuan ini harus didukung oleh penguasaan teknologi terkini, disamping dukungan satelit dan perangkat-perangkat pendukung lainnya yang menjadi suatu keniscayaan.

Kedaulatan teritorial atau kedaulatan wilayah adalah kedaulatan yang dimiliki negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksklusif di wilayahnya. Di dalam wilayah inilah negara memiliki wewenang untuk melaksanakan hukum nasionalnya (Kelsen, 1956, Hal. 8). Pada prinsipnya, fungsi dan pelaksanaan kedaulatan dilaksanakan di dalam wilayah negara tersebut. Segala sesuatunya, seperti manusia dan/atau benda yang berada atau peristiwa hukum yang terjadi di suatu wilayah pada prinsipnya tunduk kepada kedaulatan dari negara yang memiliki wilayah tersebut (Huala, 2011, Hal. 7).

Berdasarkan uraian diatas, maka kedudukan, peran dan fungsi regulasi serta kebijakan ICAO yang terhadap pergerakan di wilayah udara suatu negara merupakan salah satu kunci dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan baik secara nasional maupun internasional. Hal ini memunculkan banyak pertanyaan mengenai kedudukan regulasi dan kebijakan tersebut terhadap wilayah kedaulatan suatu negara, dalam hal ini Wilayah NKRI serta peran sipil didalamnya. Dan juga mengenai dampak daripada regulasi serta kebijakan tersebut terhadap dunia kedirgantaraan suatu negara. Juga masalah partisipasi Negara dalam ICAO Board dalam menetapkan suatu kebijakan regulasi internasional.



Gambar 1.10 Definisi UNCLOS untuk Ruang Maritim dan Udara (Airspace)
 (putih/merah = UNCLOS, ungu = CC)

Sumber: International Airspace and Civil/Military Cooperation, (ATM/SG/6, 2018)

Pada Gambar diatas dapat dilihat rangkuman dari Pertemuan ICAO di Hongkong pada tanggal 30 July sampai 3 Agustus 2018 yang menunjukkan bahwa teritori laut dan udara sangat erat hubungannya dan ada keterkaitan regulasi internasional diantara keduanya. Aspek-aspek utama tentang keterkaitan antara UNCLOS dan *Convention on*

International Civil Aviation ('Chicago Convention' atau 'CC') adalah sebagai berikut (ATM/SG/6, 2018):

1. Meskipun UNCLOS diberi judul sebagai '*Law of the Sea*', ketentuannya juga mempengaruhi wilayah udara dan pengoperasian pesawat.
2. Secara khusus, UNCLOS mendefinisikan ruang wilayah udara yang berdaulat dan internasional (di mana Negara dapat membuat undang-undang dan di mana Negara tidak dapat membuat undang-undang universal*, Gambar 2). Perlu dicatat bahwa istilah 'wilayah udara nasional' dan 'wilayah udara internasional' bersifat deskriptif, tetapi tidak muncul di UNCLOS atau CC.

**Catatan: meskipun demikian, Negara dapat memberlakukan hukum untuk warga negara mereka sendiri dan pesawat yang terdaftar di Negara tersebut untuk operasi di wilayah udara internasional.*

3. Ruang wilayah udara bergantung pada definisi 'garis dasar' dalam UNCLOS, yang umumnya didasarkan pada garis pantai laut, apakah pantai tersebut bersifat kontinental atau bagian terluar dari rantai pulau (kepulauan). Namun, tidak semua kelompok pulau adalah kepulauan, karena jarak antar pulau tidak lebih dari 100NM untuk memenuhi definisi sebagai negara kepulauan (kecuali untuk 3%, terpisah 125NM).
4. Perairan Kepulauan dan ruang udara di atasnya adalah kedaulatan dan bagian dari wilayah Negara yang bersangkutan, yang relevan dengan Pasal 28 CC (penyediaan layanan navigasi udara). Namun, kedaulatan wilayah udara kepulauan tidak sama dengan wilayah udara teritorial lainnya, karena pesawat udara memiliki hak lintas yang 'terus menerus dan

cepat', sehingga tidak dapat ditolak transit melalui wilayah ini (UNCLOS Pasal 53).

5. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) hanya berdampak material pada sumber daya laut, termasuk dasar laut, dan tidak memiliki konsekuensi hukum apa pun untuk penerbangan (UNCLOS Pasal 57 dan 58).
6. CC dan Annex 2 tidak dianggap menggunakan definisi yang sama dari '*High Seas*' seperti iterasi UNCLOS tahun 1994, yang tunduk pada versi sebelumnya (1962). Pasal 2 CC jelas bahwa 'Ruang Udara Nasional' hanya terdiri dari darat dan perairan teritorial; oleh karena itu, porsi wilayah udara non-negara berada di luar ini, sejauh menyangkut penerbangan (yaitu: di luar 12NM). Selain itu, tidak semua negara telah meratifikasi versi terbaru UNCLOS.

Pasal 2: Untuk tujuan Konvensi ini, wilayah suatu Negara akan dianggap sebagai wilayah daratan dan perairan teritorialnya di bawah kedaulatan, kekuasaan, perlindungan atau mandat dari Negara tersebut.

7. Sementara CC dan Annex-nya, termasuk Annex 2, tidak berlaku untuk pesawat negara (militer, polisi atau bea cukai) secara umum, Konvensi menetapkan persyaratan pada Negara-negara mengenai interaksi antara pesawat militer dan sipil. Misalnya, pesawat udara negara tidak boleh melintasi wilayah negara lain tanpa izin, dan peraturan harus diberlakukan untuk mewajibkan pesawat negara memiliki 'perhatian' untuk keselamatan navigasi pesawat sipil (Pasal 3 Konvensi).
8. Disamping itu, Pasal 3 bis dari CC mewajibkan Negara untuk memastikan bahwa pesawat militer tidak membahayakan

pesawat sipil, tetapi ini hanya untuk dua situasi khusus - penggunaan senjata dan intersepsi.

9. Tidak ada persyaratan bagi pesawat udara Negara untuk memenuhi persyaratan sipil di wilayah udara internasional (dengan demikian sebuah pesawat Negara yang beroperasi pada rencana penerbangan di wilayah udara tersebut mematuhi persyaratan sipil secara sukarela, termasuk izin *Air Traffic Control* (ATC) untuk memasuki wilayah udara yang dikendalikan, dan mungkin tidak secara hukum menolak izin ATC untuk transit).

Masalah bagi NKRI pada Poin 1 dan Poin 2 diatas dimana dinyatakan bahwa batas wilayah kedaulatan antara wilayah laut dan wilayah udara menjadi sama dan harus menjadi landasan dalam menentukan kebijakan teritorial. Namun sampai sekarang hal tersebut masih belum terakomodir secara integral, baik dalam peraturan perundangan dan terlebih lagi dalam kaidah pertahanan negara yang bersifat semesta.

Doktrin Pertahanan Negara sebagai penuntun dalam pengelolaan sistem dan penyelenggaraan pertahanan negara. Pada tataran strategis, Doktrin Pertahanan Negara berfungsi untuk mewujudkan sistem pertahanan yang bersifat semesta, baik pada masa damai maupun keadaan perang. Dalam hal terjadinya keadaan bahaya dengan tingkatan keadaan darurat sipil atau keadaan darurat militer atau keadaan perang maka landasan hukum yang berlaku akan merujuk pada Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (PERPU) Nomor 23 Tahun 1959, tanggal 16 Desember 1959. Dalam hal ini maka hukum lainnya tidak berlaku sampai dengan penghapusan keadaan bahaya dilakukan oleh Presiden atau Panglima Tertinggi Angkatan Perang. Hal PERPU ini

dijelaskan pada Undang-Undang RI No. 12 Tahun 2011 Pasal 1 ayat 5 sebagai „Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang adalah Peraturan Perundang-undangan yang ditetapkan oleh Presiden dalam hal ihwal kegentingan yang memaksa“. Kegentingan yang memaksa dapat berarti juga keadaan darurat atau keadaan yang luar biasa. Pada Pasal 11 dinyatakan juga bahwa „Materi muatan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang- Undang sama dengan materi muatan Undang-Undang“,

Permasalahan yang ada pada tatanan masyarakat adalah makna daripada “kegentingan yang memaksa“ menjadi kabur pada saat menghadapi kondisi luar biasa seperti Pandemi Covid-19 sekarang ini. Dibeberapa daerah terkesan kedaruratan tidak dimaknai dengan jelas oleh para pengampu kebijakan daerah, sehingga membawa dampak pada kehidupan masyarakat luas. Fakta lain dari sisi pertahanan, pandemi COVID-19 dianggap sebagai ancaman nonmiliter bagi negara yang berdampak sangat besar terhadap keselamatan dan keamanan, terutama kesehatan masyarakat dan kesejahteraan ekonomi. Banyak negara di seluruh dunia telah menerapkan kebijakan perbatasan ketat, penutupan lalu lintas udara, dan pembatasan perjalanan untuk mengamankan rakyat mereka dan menghindari kerugian yang lebih besar. Ini mengarah pada indikasi kuat bahwa pandemi COVID-19 adalah pengubah permainan (*game changer*) dalam banyak hal.

Dalam kerangka penyelenggaraan pertahanan negara, esensi dari Doktrin Pertahanan Negara adalah sebagai acuan bagi setiap penyelenggara pertahanan dalam mensinergikan pertahanan militer dan pertahanan nirmiliter secara terpadu, terarah dan berlanjut sebagai satu kesatuan pertahanan negara yang utuh dan integral/menyeluruh.

Doktrin Pertahanan Negara (HANNEG) dalam mengakomodasi hal-hal terkait pertahananan militer diturunkan dalam Doktrin Tentara Nasional

Indonesia (TNI) Tri Dharma Eka Karma (TRIDEK) (Panglima TNI, 2018) dan hal-hal terkait pertahanan nirmiliter diturunkan dalam Doktrin Dwi Bhakti Eka Darma.

Doktrin TNI TRIDEK harus bisa bersinergi baik dengan Doktrin HANNEG maupun dengan Doktrin Dwi Bhakti Eka Dharma (Doktrin K/L lainnya) dalam menghadapi ancaman nonmiliter yang dapat mengancam baik langsung maupun tidak langsung kepada prajurit dan institusi TNI.

Dalam Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 8 Tahun 2021 Tentang Kebijakan Umum Pertahanan Negara Tahun 2020-2024 tanggal 7 Januari 2021 yang berlandaskan pada Keputusan Menteri Pertahanan Nomor KEP / 104 / M / I / 2020 Tentang Kebijakan Pertahanan Negara Tahun 2020 yang ditandatangani pada tanggal 20 Januari 2020 oleh Menteri Pertahanan menyatakan bahwa Pertahanan Negara Indonesia diselenggarakan oleh pemerintah yang dipersiapkan secara dini dalam Sistem Pertahanan dan Keamanan Rakyat Semesta (Sishankamrata) melalui usaha pengelolaan sumber daya nasional yang meliputi segenap sumber daya manusia, sumber daya alam, sumber daya buatan, serta sarana dan prasarana nasional, di seluruh wilayah NKRI sebagai satu kesatuan pertahanan dalam menanggulangi ancaman.

Pertahanan negara merupakan 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.

Indonesia dalam mengimplementasikan pertahanan negara mengacu pada sistem pertahanan yang bersifat semesta yang melibatkan seluruh warga negara, wilayah, dan sumber daya nasional lainnya, serta dipersiapkan secara dini oleh pemerintah dan diselenggarakan secara total, terpadu, terarah, dan berlanjut untuk menegakkan kedaulatan

negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman.

Orientasi pertahanan negara disusun berdasarkan prinsip demokrasi, hak asasi manusia, kesejahteraan umum, lingkungan hidup, ketentuan hukum nasional, hukum internasional dan kebiasaan internasional, serta prinsip hidup berdampingan secara damai dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan.

Dinamika lingkungan strategis, baik pada tataran global, regional maupun nasional sangat dinamis, kompleks dan multidimensional. Perubahan ini memunculkan berbagai bentuk ancaman, yang sewaktu-waktu akan timbul berupa ancaman aktual dan potensial sebagai berikut.

a. Ancaman Aktual

Ancaman aktual merupakan ancaman militer, ancaman nonmiliter dan ancaman hibrida sebagaimana berkembang saat ini, dan cenderung terus berlanjut dalam beberapa tahun ke depan, baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri, dengan implikasi kedaulatan negara, keutuhan wilayah dan keselamatan segenap bangsa. Ancaman tersebut antara lain: pelanggaran wilayah perbatasan/intervensi asing, separatisme dan pemberontakan bersenjata, perompakan, pembajakan dan penyanderaan WNI, terorisme dan radikalisme, ancaman siber, ancaman intelijen atau spionase, ancaman perang psikologikal, serangan senjata biologis, bencana alam dan lingkungan dan pencurian kekayaan alam, wabah penyakit, peredaran dan penyalahgunaan narkoba, serta dampak lahirnya revolusi industri 4.0 dan revolusi masyarakat 5.0.

b. Ancaman Potensial

Ancaman potensial merupakan ancaman yang belum terjadi namun sewaktu-waktu dapat terjadi dalam situasi tertentu menjadi ancaman aktual. Ancaman tersebut berupa perang konvensional atau konflik terbuka (invasi asing), ancaman senjata nuklir, krisis ekonomi, ancaman pandemi dan imigran asing.

Masalah Pandemi COVID-19 yang kita hadapi saat ini sejatinya sudah menjadi ancaman nirmiliter yang aktual dan bukan lagi ancaman potensial. Dampak Pandemi Covid-19 merata bagi hampir seluruh kehidupan lapisan masyarakat di Indonesia bahkan di dunia bukan hanya dalam bidang kesehatan namun secara langsung berdampak pada perekonomian dan jelas membawa ancaman bagi pertahanan NKRI. Dengan membatasi diri pada sektor ekonomi di ranah keudaraan, faktanya sesuai dengan laporan ICAO tanggal 7 Januari 2021 (ICAO Montreal, 2020) jumlah penumpang di seluruh dunia menurun sebesar -60% pada tahun 2020. Situasi ini lebih buruk jika dibandingkan dengan resesi yang pernah terjadi pada abad ini seperti krisis minyak tahun 1972 dan wabah SARS tahun 2002-2004. Doktrin dan kebijakan yang menjadi acuan pertahanan Sishankamrata masih belum dapat dijalankan untuk menghadapi kondisi ini dan belum dipahami secara menyeluruh oleh setiap pihak terkait yang berwenang untuk menjaga NKRI.

Dilain pihak salah satu dari sasaran kebijakan pengelolaan sumber daya nasional adalah perkuatan posisi Indonesia sebagai kekuatan regional sesuai dengan konsep sentralitas *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN), peningkatan kerjasama pertahanan dengan memprioritaskan pada negara tetangga yang berbatasan langsung, negara di kawasan ASEAN dan kawasan Pasifik Selatan serta negara

yang memiliki kerjasama pertahanan dengan Indonesia untuk kepentingan Nasional. Penguatan kerja sama keamanan maritim melalui latihan bersama secara berkelanjutan dalam rangka memperkuat arsitektur keamanan wilayah regional, khususnya di Laut Cina Selatan.

Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) dalam *Declaration of ASEAN Concord II* atau Bali Concord II tahun 2003 di Bali menetapkan bahwa terhitung mulai tanggal 30 Juni 2015, Negara-negara ASEAN wajib memberlakukan kebijakan Langit terbuka (*Open Sky Policy*) secara penuh (ASEAN Concord II, 2003). Kebijakan tersebut diberlakukan pada 26 bandara Internasional di Negara ASEAN, dan Indonesia menetapkan 5 Bandara yaitu Kuala Namu (Medan), Soekarno Hatta (Jakarta), Hasanuddin (Makassar), Juanda (Surabaya) dan Ngurah Rai (Bali).

Pengkajian lebih dalam terkait dengan kesiapan Indonesia dalam menghadapi *ASEAN Open Sky Policy* yang bersifat wajib, mendesak dan prioritas karena akan berdampak langsung pada sektor-sektor ekonomi maupun pertahanan keamanan. Disamping itu dalam kerangka sektor ekonomi secara langsung dan kerangka sektor pertahanan keamanan secara tidak langsung, pemerintah juga harus mewaspadai potensi ancaman persaingan pangsa pasar penerbangan di kawasan ASEAN serta pangsa pasar penerbangan domestik. Salah satu ancaman perebutan pangsa pasar di maskapai penerbangan Indonesia adalah deregulasi penerapan asas cabotage. Lemahnya pengawasan investasi angkutan udara (langsung maupun tidak langsung), membawa peluang penyelundupan undang-undang penanaman modal, yang pada akhirnya dapat mengakibatkan dominasi asing di pasar nasional melalui badan hukum Indonesia yang dibentuk (*hidden cabotage*). Disamping itu dari awal masa pandemi semua negara di dunia menutup daerah perbatasannya dan ruang udara dengan jalan menutup bandara-bandara

mereka demi untuk melindungi rakyatnya dari sebaran pandemi. Tampak jelas bahwa pada saat menghadapi ancaman bersama, tidak berlaku asas globalisasi dan/atau liberalisasi, melainkan tetap asas kepentingan masing-masing. Hal ini perlu menjadi pertimbangan bagi kebijakan Indonesia ke depannya.

Hal lain yang menjadi masalah adalah banyaknya jumlah bandara udara di Indonesia dan dengan tendensi peningkatan yang cukup signifikan setiap tahunnya. Berdasarkan dokumen dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara jumlah bandara di Indonesia keseluruhannya adalah 351 bandara dan diantaranya adalah Bandara Internasional sebanyak 34 bandara (Tabel 1.1). Dilain pihak, Indo Avis pada kuartal 1 tahun 2021 mencatat jumlah bandara sebanyak 798 bandara.

Kementerian Perhubungan mengeluarkan klasifikasi Bandara Udara sebagai berikut:

1. Bandara Internasional *Aerodrome Control (ADC)*
2. Bandara Domestik yang dibagi dalam:
 - a. Bandara Utama (pengawasan Tower)
 - b. Bandara Kelas I (pengawasan Tower)
 - c. Bandara Kelas II (pengawasan ATIS (*Aerodrome Terminal Information Service*))
 - d. Bandara Kelas III (pengawasan ATIS (*Aerodrome Terminal Information Service*))
 - e. Air Strip / ALA (*Airdrome Light Aircraft*), dengan kategori *Attended / Unattended* Bandara.

Tabel 1.1 Daftar Bandara Internasional di Indonesia
(Sumber: Kementerian Perhubungan RI)

No	ICAO	IATA	Nama Bandara	Propinsi	Kota
1	SBG		Bandar Udara Maimun saleh	Aceh	Sabang
2	BTJ	WITT	Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda	Aceh	Banda Aceh
3	KNO	WIMM	Bandar Udara Internasional Kualanamu**	Sumatera Utara	Medan
4	DTB		Bandar Udara Raja Sisingamangaraja XII	Sumatera Utara	Silangit
5	PKU	WIBB	Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II	Riau	Pekanbaru
6	PDG	WIPT	Bandar Udara Internasional Minangkabau	Sumatera Barat	Padang
7	TNJ	WIDN	Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah	Kepulauan Riau	Tanjung Pinang
8	BTH	WIDD	Bandar Udara Internasional Hang Nadim	Kepulauan Riau	Batam
9	PLM	WIPP	Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II	Sumatera Selatan	Palembang
10	TKG	WICT	Bandar Udara Radin Inten II	Lampung	Bandar Lampung
11	TJQ	WIOD	Bandar Udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin	Bangka Belitung	Tanjung Pandan
12	CKG	WIII	Bandar Udara Internasional Soekarno–Hatta	Banten	Tangerang
13	HLP	WIHH	Bandar Udara Halim Perdanakusuma	DKI Jakarta	Jakarta
14	BDO	WICC	Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara	Jawa Barat	Bandung
15	KJT		Bandar Udara Kertajati	Jawa Barat	Majalengka
16	JOG	WARJ	Bandar Udara Internasional Adisutjipto	DI Yogyakarta	Yogyakarta
17	SRG	WARS	Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani	Jawa Tengah	Semarang
18	SOC	WARQ	Bandar Udara Internasional Adisumarmo	Jawa Tengah	Solo
19	SUB	WARR	Bandar Udara Internasional Juanda	Jawa Timur	Surabaya
20	BWX		Bandar Udara Banyuwangi	Jawa Timur	Banyuwangi
21	DPS	WADD	Bandar Udara Internasional Ngurah Rai	Bali	Denpasar
22	LOP	WADL	Bandar Udara Internasional Lombok	Nusa Tenggara Barat	Mataram
23	PNK	WIOO	Bandar Udara Internasional Supadio	Kalimantan Barat	Pontianak
24	BNP	WALL	Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman	Kalimantan Timur	Balikpapan
25	TRK	WALR	Bandar Udara Internasional Juwata	Kalimantan Utara	Tarakan
26	UPG	WAAA	Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin	Sulawesi Selatan	Makassar
27	MDC	WAMM	Bandar Udara Sam Ratulangi	Sulawesi Utara	Manado
28	KOE	WATT	Bandar Udara El Tari	Nusa Tenggara Timur	Kupang
29	AMQ	WAPP	Bandar Udara Pattimura	Maluku	Ambon
30	BIK	WABB	Bandar Udara Frans Kaisiepo	Papua	Biak
31	DJJ	WAJJ	Bandar Udara Internasional Sentani	Papua	Jayapura
32	MKQ	WAKK	Bandar Udara Internasional Mopah	Papua	Merauke
33	BDJ	WAOO	Bandar Udara Syamsudin Noor	Kalimantan Selatan	Banjarmasin
34	YIA		Bandar Udara Kulon Progo	DI Yogyakarta	Kulon Progo

Permasalahan timbul dengan banyaknya Bandara Internasional sebagai “*entry point*”, pintu masuk wilayah Indonesia, yang paling utama adalah meningkatkan jalur potensi ancaman disamping juga kelaikan untuk mengikuti peraturan ICAO. Disamping itu juga mempersempit peluang penerbangan domestik untuk menjadi tuan rumah di negeri sendiri.

Kebijakan Pertahanan Negara yang berdasarkan pada sistem Pertahanan dan Keamanan Rakyat Semesta (Sishankamrata) harus menerapkan totalitas pengerahan seluruh komponen bangsa dalam mengambil bagian untuk pertahanan negara, sesuai dengan amanat Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2019 tanggal 24 Oktober 2019 tentang Pengelolaan Sumber Daya Nasional untuk Pertahanan Negara. Dalam hal ini Komponen Bangsa meliputi:

1. Komponen Utama, yaitu Tentara Nasional Indonesia (TNI), yang terdiri dari Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara. TNI adalah komponen yang berperan sebagai alat pertahanan negara. Selain itu, Kepolisian Negara Republik Indonesia juga merupakan komponen utama yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas), menegakkan hukum, memberikan pengayoman, serta pelayanan kepada masyarakat.
2. Komponen Cadangan (Komcad) adalah "Sumber Daya Nasional" yang telah disiapkan untuk dikerahkan melalui mobilisasi guna memperbesar dan memperkuat kekuatan dan kemampuan komponen utama. Pengerahan secara serentak (mobilitas) „sumber daya nasional“ yang terdiri dari sumber daya manusia (warga negara), sumber daya alam, sumber daya buatan, dan sarana prasarana akan menjadi komponen penting dalam menyokong pertahanan negara yang harus disiapkan untuk memperkuat komponen utama. Sumber daya nasional yang dapat dimobilisasi dan didemobilisasi terdiri dari sumber daya alam, sumber daya buatan, serta sarana dan prasarana nasional yang mencakup berbagai cadangan materiil strategis, faktor geografi dan lingkungan, sarana dan prasarana di darat, di perairan maupun di udara dengan segenap unsur perlengkapannya dengan atau tanpa modifikasi.
3. Komponen Pendukung (Komduk) adalah "sumber daya nasional" yang dapat digunakan untuk meningkatkan kekuatan dan kemampuan komponen utama dan komponen cadangan. Komponen pendukung tidak membentuk kekuatan nyata untuk perlawanan fisik. Komponen pendukung terdiri dari 5 segmen : Militer (Polisi (Brimob), Satpol PP, Satpam, Satgas Partai, dan lain-

lain), tenaga ahli (sumber daya manusia sesuai keahlian), Industri, Sumber Daya Alam atau Buatan dan Sarana Prasarana, serta Sumber Daya Manusia.

Yang dimaksud dengan:

1. Sumber Daya Alam adalah potensi yang terkandung dalam bumi, air dan dirgantara yang dalam wujud asalnya dapat didayagunakan untuk kepentingan pertahanan negara.
2. Sumber daya buatan adalah sumber daya alam yang telah ditingkatkan daya gunanya untuk kepentingan pertahanan negara
3. Sarana dan prasarana nasional adalah hasil budi daya manusia yang dapat digunakan sebagai alat penunjang untuk kepentingan pertahanan negara dalam rangka mendukung kepentingan nasional.
4. Sumber daya manusia adalah warga negara yang secara psikis dan fisik dapat dibina dan disiapkan kemampuannya untuk mendukung komponen kekuatan pertahanan keamanan negara.

Masalah yang timbul dengan uraian diatas adalah belum adanya Doktrin yang memastikan bahwa Sistem Pertahanan dan Keamanan Rakyat Semesta (Sishankamrata) yang terintegrasi dan modern dan dirancang, disinergikan dan dioperasionalkan. Sinkronisasi dan sinergitas dalam membangun sistem pembinaan kesadaran bela negara di antara Kementerian Pertahanan, Kementerian/Lembaga (K/L), TNI, Polri, Pemda dan komponen bangsa lainnya, melalui kebijakan terpadu, dalam rangka mencapai Tujuan Nasional.

Kebijakan Pertahanan Negara yang berdasarkan pada sistem Pertahanan dan Keamanan Rakyat Semesta (Sishankamrata) harus

menerapkan totalitas pengerahan seluruh komponen bangsa dalam Penangkalan, Penindakan dan Pemulihan yang mampu melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah, serta keselamatan segenap bangsa dari setiap ancaman, baik yang datang dari luar maupun yang timbul di dalam negeri.

Penangkalan memiliki efek psikologis untuk mencegah dan meniadakan setiap ancaman, baik dari luar maupun yang timbul di dalam negeri, terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah NKRI dan keselamatan segenap bangsa. Karakter penangkalan tidak bersifat pasif, tetapi aktif melakukan upaya pertahanan melalui usaha membangun dan membina kemampuan serta daya tangkal negara, baik secara militer maupun nirmiliter. Pertahanan Militer pada kondisi damai lebih ditekankan pada efektifitas penangkalan dengan membangun kekuatan yang memiliki efek gentar (*deterrence effect*).

Penindakan dalam menghadapi ancaman militer akan dilaksanakan oleh TNI sebagai kekuatan utama pertahanan dan didukung oleh Komponen Cadangan dan Komponen Pendukung melalui mobilisasi.

Kesenjangan dalam pemahaman penindakan yang menyangkut ancaman militer dengan didukung oleh komponen cadangan menimbulkan masalah tersendiri.

Pemulihan merupakan usaha terpadu pertahanan negara yang dilaksanakan secara militer dan nirmiliter untuk mengembalikan kondisi keamanan negara yang telah terganggu. Fungsi pemulihan dilaksanakan oleh TNI bersama dengan instansi pemerintah lainnya serta masyarakat sebagai wujud pertahanan semesta yang utuh.

Permasalahan pemulihan membutuhkan suatu kajian yang menyeluruh dan integral dan dipahami secara menyeluruh oleh kementerian dan lembaga terkait.

Dalam Buku Putih (Kemenhan, 2015) dicantumkan enam (6) hal yang menjadi fokus utama dalam strategi perancangan kapabilitas pertahanan negara, yaitu:

1. Perkiraan tantangan terhadap Indonesia dan segala kepentingannya, yakni ancaman yang menjadi domain fungsi pertahanan, termasuk tugas-tugas pelibatan pertahanan yang sah.
2. Strategi pertahanan negara yang menyinergikan Pertahanan Militer dan Pertahanan Nirmiliter sebagai satu kesatuan pertahanan negara yang utuh dan menyeluruh.
3. Tingkat penangkalan yang memenuhi standar penangkalan agar dapat menangkal tantangan yang diperkirakan.
4. Tingkat probabilitas kerawanan tertinggi bagi Indonesia yang menjadi sumber-sumber tantangan atau sumber-sumber konflik di masa datang.
5. Luas wilayah dan karakteristik geografi Indonesia yang terdiri atas pulau-pulau dengan wilayah perairan yang luas dan terbuka.
6. Kemampuan rasional negara dalam membiayai pertahanan negara, termasuk dalam pembangunan kapabilitas pertahanan negara dengan tidak mengorbankan sektor-sektor lain.

Berdasarkan uraian berbagai masalah diatas maka peneliti mengamati bahwa diperlukan suatu kajian strategi bangsa Indonesia dalam menjawab peta masalah penegakan kedaulatan teritorial NKRI, khususnya dari aspek teritori udara, yang sangat kompleks dan rentan terhadap ATHG, baik dari dinamika dunia secara global maupun dari kawasan regional dan juga secara nasional. Ancaman aktual terkait

dengan posisi silang strategis Indonesia membuat Indonesia harus memiliki strategi jitu terhadap pelanggaran wilayah laut dan udara, terutama dengan melihat dari perspektif regulasi internasional, seperti *Open Sky Policy* dan *Cabotage*. Hal yang awalnya merupakan ancaman potensial dan saat ini menjadi ancaman aktual yaitu Pandemi COVID-19 yang kita hadapi saat ini sejatinya sudah menjadi ancaman nirmiliter.

Dalam hal ini peneliti tertarik untuk melakukan riset dengan judul „Strategi Bangsa Indonesia Dalam Menjaga Wilayah Kedaulatan Udara Di Negara Kesatuan Republik Indonesia” (Perspektif Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 Dan Regulasi Internasional).

1.2 Fokus dan Sub Fokus

Seperti yang diungkapkan dalam judul penelitian disertasi ini yang menunjukkan fokus utama penelitian yaitu “Strategi Bangsa Indonesia” yang dapat dijabarkan dalam dua kata kunci: Strategi dan Bangsa Indonesia, yang sejatinya terdiri dari seluruh komponen bangsa dan para *stakeholder*, dengan latar belakang sebagai input permasalahan. Fokus penelitian ini menjadi “*Means*” dalam kerangka pikir penelitian, dengan sub fokus:

1. Doktrin pertahanan negara, kepentingan bangsa Indonesia dan Internasional dalam wilayah udara yang sejatinya tercantum dalam Pembukaan UUD NRI 1945 masih belum melebur dalam pelaksanaan penegakkan kedaulatan wilayah udara NKRI.
2. Ancaman wilayah kedaulatan udara di NKRI terhadap Geopolitik dan Geostrategi, dimana ada fenomena erosi pemahaman dan implementasi secara holistik dan integral.

3. Strategi bangsa Indonesia membangun Ketahanan Nasional sebagai implikasi dari pemahaman akan geopolitik yang membangun geostrategi dalam menjaga wilayah kedaulatan udara di NKRI dari perspektif Pembukaan UUD NRI 1945 dan regulasi Internasional, dimana terdapat fenomena bahwa hal tersebut belum menjadi landasan yang koheren.

Juga dari judul disertasi tersirat empat topik lainnya yaitu: Wilayah Kedaulatan Udara, NKRI, Pembukaan Undang-Undang Dasar NRI 1945 dan Regulasi Internasional.

Dalam hal ini yang menjadi obyek penelitian adalah “Wilayah Kedaulatan Udara di Negara Kesatuan Republik Indonesia” dan diharapkan output penelitian sebagai upaya (“*Ways*”) “Untuk Mewujudkan Strategi Bangsa Indonesia dalam Menjaga Wilayah Kedaulatan di Negara Kesatuan Republik Indonesia”, terkait beberapa hal:

1. Menjaga Wilayah Kedaulatan Udara di NKRI dengan penjabaran sebagai hal yang terkait dengan kedaulatan NKRI, Wilayah Udara NKRI dan Menjaga Wilayah Kedaulatan Udara, sebagaimana diuraikan di latar belakang, ada beberapa hal yang menjadi perhatian, yaitu:
 - a. Belum adanya definisi baku mengenai ruang udara NKRI.
 - b. Kendala pengelolaan di wilayah udara diatas Kep. Riau, Pulau Batam, dan Pulau Natuna, dimana sering terjadi tumpang tindih antara FIR Indonesia dan Singapura.
 - c. Indikasi kuat Pandemi COVID-19 menjadi ancaman nyata dan pengubah permainan (*game changer*) dalam banyak hal, seperti diterapkannya kebijakan pembatasan ketat, penutupan lalin udara, dan pembatasan perjalanan oleh banyak negara di seluruh dunia, demi

mengamankan rakyat dan menghindari kerugian yang lebih besar.

- d. Permasalahan liberalisasi ruang udara, termasuk asas cabotage, adalah potensi ancaman baru baik secara militer maupun nirmiliter. Hal ini perlu kajian lebih mendalam, mengingat luasnya wilayah udara NKRI dan terbatasnya sarana, prasarana dan sumber daya pendukung pertahanan wilayah NKRI khususnya wilayah udara NKRI. Dalam hal ini juga perlu dikaji dampak dari meningkatnya jumlah bandara di Indonesia.
2. Pembukaan UUD NRI 1945 Dan Regulasi Internasional, yang dijabarkan menjadi dua aspek yaitu Pembukaan UUD NRI 1945 dan Regulasi Internasional yang dalam dunia kedirgantaraan mengacu pada ICAO yang digunakan diseluruh negara di dunia. Beberapa hal yang menjadi perhatian dari keduanya adalah:
- a. Pembukaan UUD NRI 1945; dalam melindungi seluruh tumpah darah Indonesia, masih banyak pelanggaran wilayah kedaulatan darat, laut dan udara terjadi di daerah perbatasan dan teritori. Permasalahan yang sering timbul adalah sistem pertahanan semesta terganggu karena pelanggaran hukum.
 - b. Regulasi Internasional; permasalahan yang berupa kesenjangan regulasi, diplomasi dan kerjasama antar lembaga disamping tentunya sumber daya manusianya, terutama menyangkut wilayah udara salah satunya dalam memperjuangkan peran Indonesia di ICAO untuk menjadi anggota Dewan ICAO Part III, demi kembali mengambil peran dalam pengaturan ruang udaranya.

Outcome (*'Ends'*) dari penelitian ini adalah dalam rangka mencapai Tujuan Nasional dengan Menjaga Kedaulatan dan Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang yang telah diuraikan diatas dan juga fokus dari penelitian ini, maka dalam rumusan masalah yang termaktub adalah strategi yang tepat untuk sinergitas peran militer sebagai komponen utama dan sipil sebagai komponen pendukung pada penegakan kedaulatan wilayah NKRI, khususnya wilayah udara, berkaitan dengan kedaulatan dan regulasi terhadap wilayah udara suatu negara, khususnya di Indonesia. Pertanyaan penelitian yang harus dijawab dan dianalisa adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana doktrin pertahanan negara, kepentingan bangsa Indonesia dan Internasional dalam wilayah udara di NKRI?
2. Bagaimana ancaman wilayah kedaulatan udara di NKRI?
3. Bagaimana strategi bangsa Indonesia dalam menjaga wilayah kedaulatan udara di NKRI perspektif Pembukaan UUD NRI 1945 dan regulasi Internasional?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang diuraikan sebelumnya, maka tujuan penelitian diantaranya sebagai berikut:

1. Menganalisis dan mengembangkan doktrin pertahanan negara, kepentingan bangsa Indonesia dan Internasional dalam wilayah udara di NKRI.
2. Mengungkap ancaman wilayah kedaulatan udara di NKRI.

3. Merumuskan/menciptakan strategi bangsa Indonesia dalam menjaga wilayah kedaulatan udara di NKRI perspektif Pembukaan UUD NRI 1945 dan regulasi Internasional.

1.5 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan akan memberikan sejumlah manfaat bagi beragam pemangku kepentingan, para akademisi maupun praktisi di bidang Strategi Pertahanan, terutamanya terkait dengan landasan doktrin dan strategi pertahanan laut yang terintegrasi dengan strategi pertahanan udara, terutama dalam hal-hal sebagai dijabarkan berikut ini.

1.5.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat memberikan manfaat akademis dengan memperluas cakrawala ilmu pengetahuan khususnya pada disiplin ilmu Strategi Pertahanan Negara termasuk strategi pertahanan udara dan strategi pertahanan laut serta;

- Sebagai acuan berfikir kolektif seluruh komponen bangsa, para Akademisi Universitas Pertahanan, Lembaga Ketahanan Nasional dan Lembaga terkait lainnya, dalam memandang teritori NKRI secara holistik dalam konteks mengawal kedaulatan NKRI secara utuh dan menyeluruh, terutamanya wilayah kedaulatan udara.
- Mengembangkan ilmu pengetahuan tentang Strategi Pertahanan Negara.
- Mengembangkan ilmu pengetahuan tentang Sistem Pertahanan Negara di Udara.

- Sebagai masukan dalam pengembangan ilmu Strategi Pertahanan khususnya pada matra udara terutama di lingkungan Universitas Pertahanan.
- Sebagai referensi utama dalam mengembangkan strategi pengelolaan sumber daya Sipil dan Militer dalam rangka pemutakhiran Doktrin Pertahanan Negara dan turunannya, di era global dimana bentuk ancaman nir-militer menjadi lebih besar, antara lain dengan kehadiran internet dan teknologi digital yang begitu mewarnai ekosistem kedaulatan negara.
- Memperkenalkan cara berpikir kesisteman (*system thinking*) dalam menganalisa fenomena yang ada, terutamanya dalam bidang ilmu pertahanan yang transdisiplin.

1.5.2 Manfaat Praktis

Selain manfaat teoritis yang bersifat universal diatas, penelitian ini juga memberikan manfaat praktis bagi pengembangan dan pendalaman Strategi Ilmu Pertahanan terutama dilihat dari matra udara. Beberapa manfaat praktis tersebut antara lain:

- Pengembangan Strategi Pertahanan Negara di Negara Kesatuan Republik Indonesia demi tercapainya Tujuan Nasional.
- Pengembangan Strategi Pertahanan Negara menjaga wilayah kedaulatan udara di Negara Kesatuan Republik Indonesia demi tercapainya Tujuan Nasional.
- Menawarkan masukan lebih jauh bagi Doktrin Pertahanan Negara dan doktrin terkait lainnya sebagai sumbangsih kajian ilmiah sebagai rujukan, sumbang saran pemikiran dan masukan kepada Pemerintah dan segenap pemangku

kepentingan di NKRI secara umum dan khususnya yang terkait dengan wilayah kedaulatan udara di Negara Kesatuan Republik Indonesia.

- Sebagai panduan dalam penyusunan beragam strategi, standar, kebijakan, prosedur dan mekanisme yang berhubungan dengan tata kelola pertahanan dan pertahanan udara khususnya.
- Masukan dalam melaksanakan kesadaran dan pemahaman mengenai regulasi dan kebijakan kedirgantaraan Internasional maupun Nasional kepada publik dan akademisi.
- Hasil penelitian ini juga untuk digunakan sebagai landasan penyusunan *policy paper* untuk mewujudkan pertahanan dan ketahanan dalam arti luas yang melibatkan seluruh komponen Bangsa Indonesia.

