



UNIVERSITAS PERTAHANAN

**KERJA SAMA PANGKALAN UDARA TNI ANGKATAN LAUT JUANDA
DAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA DALAM
MENDUKUNG SISTEM PERTAHANAN SEMESTA**

TESIS

**BAMBANG YUNianto
NIM 120160101007**

**FAKULTAS STRATEGI PERTAHANAN
PROGRAM STUDI STRATEGI PERANG SEMESTA**

**BOGOR
SEPTEMBER 2017**



UNIVERSITAS PERTAHANAN

**KERJA SAMA PANGKALAN UDARA TNI ANGKATAN LAUT JUANDA
DAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA DALAM
MENDUKUNG SISTEM PERTAHANAN SEMESTA**

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
gelar Magister dalam bidang Ilmu Pertahanan

**BAMBANG YUNianto
NIM 120160101007**

**FAKULTAS STRATEGI PERTAHANAN
PROGRAM STUDI STRATEGI PERANG SEMESTA**

**BOGOR
SEPTEMBER 2017**

LEMBAR PENGESAHAN

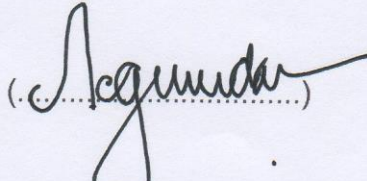
Tesis ini diajukan oleh:

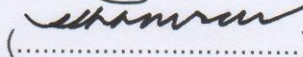
Nama : Bambang Yuniarto
NIM : 120160101007
Program Studi : Strategi Perang Semesta
Judul Tesis : Kerja Sama Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut
Juanda Dan Bandar Udara Internasional Juanda
Dalam Mendukung Sistem Pertahanan Semesta

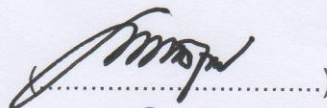
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian dari persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister dalam bidang Ilmu Pertahanan pada Program Studi Strategi Perang Semesta, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Marsda TNI Dr. Agus Sudarya,
S.H., S.E., M.M., M.Sc
Pembimbing II : Laksda TNI Dr. Ir. Suyono Thamrin,
M.Eng., S.c.
Penguji I : Mayjen TNI (Purn/Mar) Dr. Ir. Syaiful
Anwar, M.Bus., M.A
Penguji II : Kol Inf Dr. (Cand) Deni D.A.R., M.Si
(Han)
Penguji III : Kol Adm Afrizal Hendra, S.Ip.,
M.Si., M.Si (Han)

()

()

()

()

()

Ditetapkan di : Bogor
Tanggal : September 2017

PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya atau bagian karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan jenjang apapun di suatu Perguruan Tinggi; dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat istilah, frasa, kalimat, paragraf, sub-bab, atau bab dari karya yang pernah ditulis atau diterbitkan; kecuali yang secara tertulis dirujuk dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Referensi.

Apabila di kemudian hari terbukti bahwa terdapat plagiat dalam tesis ini, saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan peraturan dan undang-undang yang berlaku.

Bogor, September 2017

Bambang Yunianto

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR
UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Pertahanan Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Bambang Yunianto
NPM : 120160101007
Program Studi : Strategi Perang Semesta
Fakultas : Strategi Pertahanan
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Pertahanan Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya berjudul:

KERJA SAMA PANGKALAN UDARA TNI ANGKATAN LAUT JUANDA DAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA DALAM Mendukung Sistem Pertahanan Semesta

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini, Universitas Pertahanan Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan sebagai pemilik Hak Cipta/Karya intelektual dari tesis ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan kesadaran penuh tanpa paksaan dari pihak manapun.

Bogor, September 2017

Bambang Yunianto

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji Syukur saya panjatkan kepada Allah Subhanahuwata'ala, karena atas berkah dan karunia-Nya saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan dalam bidang ilmu pertahanan dari Universitas Pertahanan Indonesia.

Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan berbagai pihak, tidak mudah bagi saya untuk merampungkan tesis ini. Oleh sebab itu, saya hendak mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Letnan Jenderal TNI Dr. I Wayan Midhio, M.Phil, selaku Rektor Universitas Pertahanan;
2. Bapak Marsda TNI Dr. Agus Sudarya, SH. SE. MM. MSc. selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis ini;
3. Bapak Laksda TNI (Purn) Ir. Rusmali Anggawiria MPd. sebagai pembimbing II yang telah memberikan warna dan wawasan terbaik untuk kesempurnaan tesis ini;
4. Bapak Laksda TNI Dr. Ir. Suyono Thamrin, M.Eng.Sc. sebagai pembimbing II yang telah mendorong saya untuk segera menyelesaikan tesis ini;
5. Komandan Puspenerbal, General Manager PT AP I Cabang Bandara Internasional Juanda, Kepala Otban Wilayah III, Bupati Sidoarjo, Komandan Lanudal Juanda, Komandan Wing Udara 1 dan Letkol Dr. Martin D.A.W yang telah memberikan bantuan selama saya melakukan penelitian; dan
6. Ninuk, Naufal, Nadia dan Nabil, istri dan anak-anak saya yang selalu menyemangati saya dalam pembuatan tesis ini

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan masyarakat.

Bogor, September 2017

Bambang Yunianto

ABSTRAK

Nama : Bambang Yunianto
NIM : 120160101007
Program Studi : Strategi Perang Semesta
Judul Tesis : Kerja Sama Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut dan Bandar Udara Internasional Juanda Dalam Mendukung Sistem Pertahanan Semesta

Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda sejak awal dibangun sebagai pangkalan induk penerbangan Angkatan Laut, dalam perkembangannya dimanfaatkan bersama oleh PT Angkasa Pura I digunakan sebagai Bandara Internasional yang melayani penerbangan pesawat komersial rute domestik maupun internasional. Pada Kondisi damai, keberadaan Bandara Internasional Juanda berlaku *enclave sipil* (dalam kantong sipil) dan pengelolaannya berlaku regulasi sipil. Sedangkan dalam kondisi darurat militer atau perang, akan berubah menjadi *enclave militer* (dalam kantong militer), sehingga kewenangan pengelolaan Bandara tersebut berlaku regulasi dan hukum militer beserta kepentingan militer lainnya. Penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisa kerja sama antara Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut dan Bandar Udara Internasional Juanda dan upaya pembangunan dan pengembangan Bandar Udara Juanda sebagai komponen pertahanan dalam mendukung sistem pertahanan semesta. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif melalui analisis dokumen perjanjian Kerja Sama, wawancara mendalam dan studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan Pangkalan Udara TNI AL Juanda sebagai Bandara sipil sering menimbulkan permasalahan yang berkaitan dengan aspek penggunaan aset, keamanan dan keselamatan penerbangan, tata ruang dan pemberdayaan potensi kebandarudaraan sebagai bagian pertahanan semesta. Guna mengefektif dan mengefisienkan kerja sama penggunaan pangkalan tersebut perlu dilaksanakan kerja sama yang lebih konkrit, sehingga tidak menimbulkan permasalahan baru. Masing-masing instansi melakukan pembenahan dan pembangunan di Bandara secara terintegratif dan terpadu dalam tatanan tata ruang kewilayahan pertahanan maupun kebandarudaraan melalui upaya-upaya pembangunan fisik dan sumber daya manusia, upaya penegakan hukum di udara, serta upaya peningkatan sumber daya kebandarudaraan. Saran yang diberikan diarahkan pada upaya memperbaiki sistem yang mendukung kerja sama, melalui dukungan pemerintah dan koordinasi dengan pihak terkait, sebagai upaya mendukung sistem pertahanan semesta.

Kata kunci: *Kerja sama, Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda, PT Angkasa Pura I Bandara Internasional Juanda, Pertahanan Semesta.*

ABSTRACT

Name : Bambang Yuniarto
NIM : 120160101007
Study Program : Total War Strategy
Tittle : *The Cooperation between the Juanda Naval Airbase and Juanda International Airport in Supporting the Total Defense System*

The Juanda Naval airbase since in beginning was used as the Indonesia Naval Airbase, in the development it was jointly used by PT Angkasa Pura I as International Airport that serves commercial flight for domestic or international route. In a piece state, the existence of Juanda International Airport is civil enclave applicable and its management is applicable civil regulation. Whereas, in military emergency condition or war, will change become military enclave, therefore its managerial authority shall comply with military regulation and law and other military interest thereof. The aim of the study is to analyse the cooperation between Juanda Naval Airbase and Juanda International Airport as well as development efforts Juanda International Airport as a defense component in support of the Total Defense system. A qualitative method was used to analyse agreement document, in-depth interviews with heads of departments and literature study. The results have shown that Use of the Indonesia Naval Airbase as Civil Airport often caused conflict related to aspect of use of assets, flight security and safety, spatial plan and empowerment of potential airport as part of the Total Defense. For achieving effective and efficient cooperation on use of such airport, it is required to establish a more concrete cooperation, so it will not cause new conflict. Each institution shall undertake improvement and development in Airport comprehensively and integrated in the defense or airport regional spatial planning. Through physical and human resource building, law Enforcement efforts in the air and airport resource building efforts. We strongly recommend measures to increase monitoring; strengthen legislation and regulations; and inter-ministerial collaboration on cooperation research to to support the total defense system.

Key words: Cooperation, Juanda Naval Airbase, PT Angkasa Pura I Juanda International Airport, Total Defense.

DAFTAR ISI

| | |
|--------------------------------------------------------|------|
| PERNYATAAN ORISINALITAS | iii |
| PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR | iv |
| UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS | iv |
| KATA PENGANTAR | v |
| ABSTRAK..... | vi |
| <i>ABSTRACT</i> | vii |
| DAFTAR ISI..... | viii |
| DAFTAR GAMBAR..... | xi |
| DAFTAR TABEL..... | xii |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiii |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang Penelitian | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah | 10 |
| 1.3 Tujuan dan Signifikansi Penelitian..... | 10 |
| 1.3.1 Tujuan Penelitian..... | 10 |
| 1.3.2 Signifikasi Penelitian..... | 11 |
| 1.4 Manfaat Penelitian | 11 |
| 1.4.1 Manfaat Teoretis..... | 11 |
| 1.4.2 Manfaat Praktis..... | 11 |
| 1.5 Ruang Lingkup dan Gambaran Desain Penelitian | 11 |
| 1.5.1 Ruang Lingkup..... | 11 |
| 1.5.2 Gambaran Desain Penelitian..... | 12 |

| | |
|-------------------------------------------------------|----|
| BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN | 14 |
| 2.1 Tinjauan Pustaka | 14 |
| 2.2 Kerangka Pemikiran | 31 |
| BAB 3 METODE PENELITIAN | 32 |
| 3.1 Desain Penelitian | 32 |
| 3.2 Sumber Data/Subjek/Objek Penelitian | 32 |
| 3.2.1 Sumber Data | 32 |
| 3.2.2 Subjek Penelitian | 33 |
| Sumber: Olahan Peneliti | 33 |
| 3.2.3 Objek Penelitian | 33 |
| 3.3 Teknik Pengumpulan Data | 34 |
| 3.4 Teknik Analisis Data | 36 |
| 3.4.1 Reduksi Data | 37 |
| 3.4.2 Penyajian Data | 37 |
| 3.4.3 Penarikan Kesimpulan | 37 |
| 3.5 Prosedur Penelitian | 38 |
| 3.5.1 Instrumen Penelitian | 38 |
| 3.5.2 Data Primer | 39 |
| 3.5.3 Data Sekunder | 39 |
| 3.5.4 Pengujian Keabsahan dan Keterandalan Data | 39 |
| 3.6 Pelaksanaan Jadwal Penelitian | 39 |
| BAB 4 ANALISIS DAN PEMBAHASAN DATA | 41 |
| 4.1. Gambaran Sebaran Data | 41 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.1.1 Tugas Pokok TNI AL..... | 43 |
| 4.1.2 Tugas Pokok Puspenerbal..... | 45 |
| 4.1.3 PT Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Juanda..... | 50 |
| 4.2 Analisis Data dan Interpretasi Hasil..... | 55 |
| 4.2.1 Status Kepemilikan Tanah Bandar Udara Internasional Juanda | 55 |
| Menurut Hukum Nasional | 55 |
| 4.2.2 Kerja Sama Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda..... | 67 |
| 4.2.3. Upaya-Upaya Pembangunan dan Pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai Komponen Pertahanan dalam Sishanta .. | 83 |
| 4.3 Pembahasan..... | 95 |
| 4.3.1 Status Kepemilikan Tanah Bandar Udara Internasional Juanda Menurut Hukum Nasional | 95 |
| 4.3.2 Kerja Sama Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda..... | 99 |
| 4.3.3 Upaya-Upaya Pembangunan dan Pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai Komponen Pertahanan dalam Sishanta | 111 |
| BAB 5 SIMPULAN DAN SARAN | 121 |
| 5.1 Simpulan..... | 121 |
| 5.2 Saran | 124 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 126 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|------------|---------------------------------------------------------------------------|----|
| Gambar 1.1 | <i>Lay Out</i> Lanudal Juanda..... | 5 |
| Gambar 1.2 | Bandara Internasional Juanda..... | 6 |
| Gambar 1.3 | Batas Lanudal Yang Digunakan Sebagai Bandara Internasional Juanda..... | 9 |
| Gambar 2.1 | Kerangka Pemikiran..... | 31 |
| Gambar 3.1 | Proses Analisa Data..... | 38 |
| Gambar 4.1 | Struktur Organisasi Lanudal Juanda..... | 48 |
| Gambar 4.2 | Struktur Organisasi Bandara Internasional Juanda..... | 55 |
| Gambar 4.3 | Desa yang dibebaskan untuk Pembangunan Lanudal Juanda Tahun 1960..... | 64 |
| Gambar 4.4 | Evolusi Perkembangan Bandara Internasional..... | 80 |

DAFTAR TABEL

| | | |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel 2.1 | Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu..... | 29 |
| Tabel 3.1 | Daftar Informan..... | 33 |
| Tabel 3.2 | Pelaksanaan Jadwal Penelitian..... | 40 |
| Tabel 4.1 | Data Sertifikat Tanah Lanudal Juanda..... | 65 |
| Tabel 4.2 | Hasil Temuan Analisis Hukum Nasional..... | 67 |
| Tabel 4.3 | Perbedaan Antara Bandara dan Pangkalan Udara..... | 71 |
| Tabel 4.4 | Persamaan Bandara dan Pangkalan Udara..... | 71 |
| Tabel 4.5 | Hasil Temuan Analisis Keamanan dan Keselamatan Penerbangan..... | 73 |
| Tabel 4.6 | Hasil Temuan Analisis Penanggulangan Pada Kondisi Darurat Perang/ Militer..... | 75 |
| Tabel 4.7 | Hasil Temuan Analisis Pertahanan Pangkalan | 77 |
| Tabel 4.8 | Hasil Temuan Analisis Mendukung Penyiapan ASEAN <i>Open Sky Policy</i> | 83 |
| Tabel 4.9 | Hasil Temuan Analisis Pembangunan Fisik dan SDM..... | 85 |
| Tabel 4.10 | Hasil Temuan Analisis Penegakan Hukum Udara..... | 92 |
| Tabel 4.11 | Hasil Temuan Analisis Penetapan Tata Ruang Wilayah Pertahanann..... | 94 |
| Tabel 4.12 | Hasil Temuan Analisis Meningkatkan Sumber Daya Komponen Kebandarudaraan..... | 95 |

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1.1 Surat Ijin Penelitian
- Lampiran 1.2 Surat Keterangan Penelitian di PT AP I
- Lampiran 1.3 Surat Keterangan Penelitian di Kab Sidoarjo
- Lampiran 2.1 Daftar Pertanyaan Wawancara
- Lampiran 3.1 Transkrip Wawancara Komandan Puspenerbal
- Lampiran 3.2 Transkrip Wawancara Kepala Otorita Bandara Wilayah III
- Lampiran 3.3 Transkrip Wawancara GM AP I Cab Bandara Juanda
- Lampiran 3.4 Transkrip Wawancara Komandan Lanudal Juanda
- Lampiran 3.5 Transkrip Wawancara Komandan Puspenerbal
- Lampiran 4.1 Keputusan Bersama 3 Menteri Tahun 1981
- Lampiran 4.2 Piagam Kesepakatan Bersama Tahun 2001
- Lampiran 4.3 Perjanjian Kerja Sama Tahun 2002
- Lampiran 4.4 Kerja Sama Pemanfaatan Tanah Tahun 2014
- Lampiran 4.5 Kesanggupan Kewajiban PT AP I Tahun 2014

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Bagi negara Indonesia, berlakunya kaidah hukum internasional ke dalam hukum nasional tidak menganut teori transformasi yaitu mentransformasikan terlebih dahulu ketentuan hukum internasional ke dalam peraturan perundang-undangan nasional. Di sisi lain Indonesia juga tidak menganut sistem inkorporasi, dimana hukum internasional dianggap merupakan bagian dari hukum Negara. Indonesia langsung terkait terhadap konvensi atau perjanjian yang telah disahkan, tanpa terlebih dahulu membuat undang-undang (UU) pelaksananya (*Kusumaatmadja*, 2003). Namun untuk beberapa hal mutlak diperlukan UU sendiri. Adapun berlakunya hukum internasional ke dalam hukum nasional telah diatur dalam UU No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, dalam Pasal 5 dinyatakan: (1) selain perjanjian internasional yang perlu disahkan dengan UU atau keputusan presiden, pemerintah Indonesia dapat membuat perjanjian internasional yang berlaku setelah penandatanganan atau pertukaran dokumen perjanjian/nota diplomatik, atau melalui cara-cara lain sebagaimana disepakati para pihak dalam perjanjian tersebut. (2) suatu perjanjian internasional mulai berlaku dan mengikat para pihak setelah memenuhi ketentuan sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian tersebut.

Demikian pula Standar keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia akan senantiasa memperhatikan kompleksitas dari aspek-aspek dan faktor penegakan hukum itu sendiri baik berdasarkan hukum nasional maupun hukum internasional. Pengaturan hukum udara di Indonesia merupakan ratifikasi dari perjanjian-perjanjian internasional dibidang hukum udara dengan berlakunya UU No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan. UU Penerbangan yang disahkan pada Tanggal 12 Januari 2009 Tentang Penerbangan. secara komprehensif mengatur berlakunya

UU secara *extra-teritorial* kedaulatan atas wilayah udara di Indonesia dan pelanggaran wilayah kedaulatan yang lebih dipertegas.

Ancaman pelanggaran wilayah udara nasional, selain mengganggu keamanan nasional yang berkaitan dengan kegiatan penerbangan, juga berpengaruh terhadap kedaulatan wilayah apabila ditinjau dari aspek pertahanan negara. Kemungkinan-kemungkinan yang terjadi pada saat penerbangan antara lain; pesawat tidak teridentifikasi terdiri atas pesawat yang dianggap menyimpang dari jalurnya atau pesawat yang dilaporkan beroperasi di daerah tertentu tetapi tidak memberikan identitasnya kepada otoritas pelayanan lalu lintas udara (ATS)¹¹. Pesawat yang menyimpang bisa dicurigai sebagai pesawat yang di bajak (*PKPS*, p. 170)

Beberapa kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia oleh pesawat-pesawat komersil dan militer asing, misalnya terjadi ketegangan antara Indonesia-Australia terkait banyaknya penerbangan gelap (*black flight*) dan penerbangan tanpa izin. Pesawat-pesawat F-5 Tiger Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Udara (AU) mengusir pesawat jet F-18 Hornet milik angkatan udara Australia yang dinilai telah memasuki wilayah udara Indonesia di atas pulau Roti tanpa izin. Tahun 2003, lima pesawat F-18 Hornet AS nyaris menembak pesawat F-16 TNI AU yang sedang melakukan identifikasi atas penerbangan yang dilakukan di barat laut Pulau Bawean, ketika pesawat F-16 TNI AU mengontak pesawat F-18, kedua pesawat tersebut tidak ada jawaban, mereka mengunci (*lock on*) dan bersiap untuk menembak pesawat F-16 TNI AU (*Makarim*, 2008, p. 4)

Berdasarkan UU RI Nomor 34 Tahun 2004 Tentang TNI, disebutkan bahwa TNI berperan sebagai alat negara di bidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara. Tugas pokok TNI adalah menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 serta melindungi segenap bangsa dan seluruh

tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.

Dibutuhkan suatu sistem pertahanan yang melibatkan seluruh komponen bangsa yang penyangkut fungsi, peran dan tugas untuk mewujudkan pertahanan negara dalam menghadapi setiap ancaman. Sistem pertahanan negara merupakan salah satu bentuk paradigma baru sejak terjadinya reformasi Indonesia di segala bidang. Terminologi sebelum reformasi dikenal adanya Sistem Pertahanan dan Keamanan Rakyat Semesta (Sishankamrata). Pada reformasi tahun 1998, paradigma tersebut mengalami redefinisi menjadi Sistem Pertahanan Semesta (Sishanta). Dua terminologi ini sering dipertentangkan dari aspek definisi, namun hal tersebut tidak secara normatif sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 pada Pasal 30 ayat (2) Usaha pertahanan dan keamanan negara dilaksanakan melalui sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta oleh TNI dan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri), sebagai kekuatan utama dan rakyat sebagai kekuatan pendukung; ayat (3) Tentara Nasional Indonesia terdiri atas Angkatan Darat (AD), Angkatan Laut (AL) dan Angkatan Udara (AU) sebagai alat negara bertugas mempertahankan, melindungi dan memelihara keutuhan dan kedaulatan negara.

Berdasarkan UU no 23 tahun 2014 pasal 31 ayat (1), Dalam pelaksanaan desentralisasi dilakukan penataan daerah. Pada ayat (2) Penataan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditujukan untuk mempercepat peningkatan kesejahteraan masyarakat dan mempercepat peningkatan kualitas pelayanan publik. Pada ayat (3) Penataan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas Pembentukan Daerah dan penyesuaian Daerah. (4) Pembentukan Daerah dan penyesuaian Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilakukan berdasarkan pertimbangan kepentingan strategis nasional.

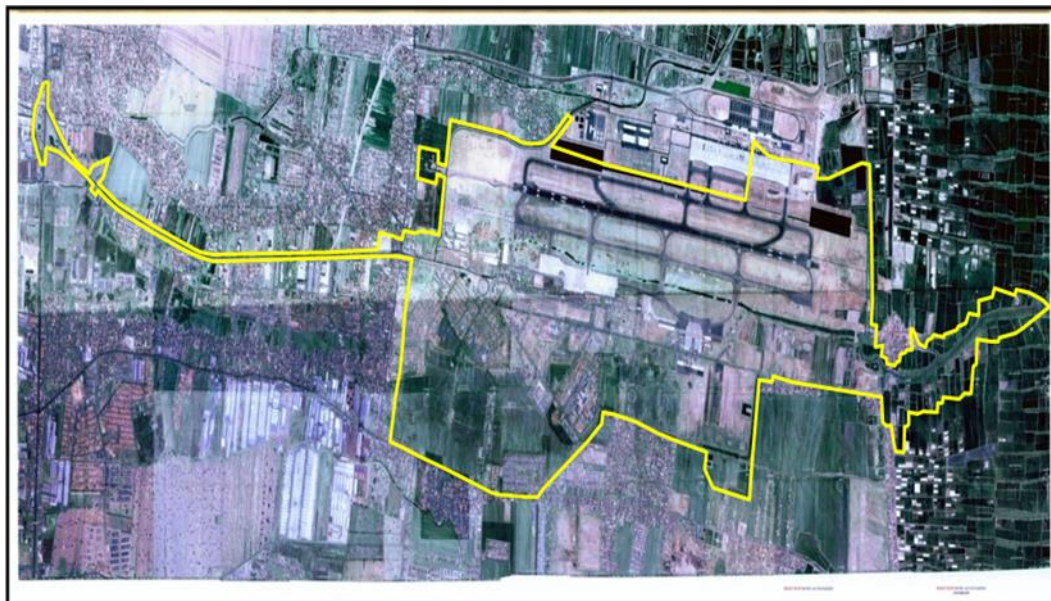
Dilihat dari berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur kepentingan strategis nasional, maka peneliti menganalisa adanya kekurangan dalam pengelolaan bandar udara (Bandara) sebagai

potensi sumber daya dan sarana prasarana yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung pertahanan. Bandara di Indonesia dalam perencanaan pembangunannya belum memperhatikan kesatuan kekuatan dan kemampuan sebagai sarana pertahanan. Penggunaan pangkalan sebagai Bandara maupun Bandara sebagai pangkalan telah diatur secara jelas pada Pasal 258 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disebutkan pada ayat (1) Dalam keadaan damai, pangkalan udara yang digunakan bersama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 257 ayat (2) berlaku ketentuan penerbangan sipil; dan ayat (3) Pengawasan dan pengendalian penggunaan kawasan keselamatan operasi penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan bersama dilaksanakan oleh otoritas bandar udara setelah mendapat persetujuan dari instansi terkait.

Dalam ketentuan *Annex 14 International Civil Aviation Organization* (ICAO) bahwa bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat udara. Sedangkan terminologi bandar udara lebih rinci diatur pada Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antar transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Beberapa pangkalan udara militer di Indonesia digunakan secara bersama untuk kepentingan bandar udara yang melayani kegiatan penerbangan sipil. Sejak awal pembangunannya pangkalan udara militer Indonesia baik TNI AU, TNI AL dan TNI AD dibangun pada mulanya untuk kepentingan pertahanan. Namun seiring perkembangan jaman khususnya transportasi udara, maka pangkalan tersebut digunakan untuk kepentingan sipil. Penggunaan bersama tersebut tentunya tidak merubah hakikat dari keberadaan pangkalan itu sendiri yang berbasiskan

kepentingan militer untuk mempertahankan kedaulatan negara. Beberapa pangkalan udara TNI yang kemudian digunakan untuk kepentingan bandar udara adalah Pangkalan Udara TNI AL (Lanudal) Juanda.



Gambar 1.1. *Lay Out* Lanudal Juanda
(Sumber: Faslan Lanudal Juanda)

Lanudal Juanda sejak awal dibangun dan dirancang sebagai pangkalan induk (*Home Base*) pembinaan penerbangan Angkatan Laut dengan tugas pokoknya mendukung administrasi dan logistik setiap pesawat militer yang beroperasi di wilayahnya. Untuk mempersiapkan Lanudal yang digunakan bersama sebagai Bandara Internasional, perlu dipersiapkan komponen organisasi, sumber daya manusia pengawak Bandara khususnya pengendali lalu-lintas udara, *Crash Team*, Pertahanan pangkalan atau anti serangan udara (*Arhanud*) dan lain sebagainya. Penyiapan komponen pertahanan tersebut dapat dilakukan secara semesta komponen sipil secara integratif, dan tentunya diperlukan pembinaan melalui konsistensi kebijakan pemimpin.

Dalam perkembangannya, keberadaan Lanudal Juanda kemudian dimanfaatkan bersama untuk kepentingan sebagai Bandara Internasional yang melayani penerbangan pesawat komersial rute domestik maupun internasional. Bandara Juanda dikelola oleh PT Angkasa Pura I dan berlaku *enclave sipil* (dalam kantong sipil) pada kondisi damai. Artinya

keberadaan Bandara Internasional Juanda meskipun berada di dalam kawasan/basis pangkalan militer Lanudal Juanda, namun pengelolaannya berlaku regulasi sipil. Sedangkan dalam kondisi darurat militer atau perang, maka pengelolaan Bandara Internasional Juanda akan berubah menjadi *enclave* militer (dalam kantong militer), sehingga kewenangan pengelolaan Bandara tersebut berlaku regulasi dan hukum militer beserta kepentingan militer lainnya.



Gambar 1.2. Bandara Internasional Juanda
(Sumber: Penerangan Puspenerbal)

Pengembangan Bandara Internasional Juanda hingga saat ini belum dilaksanakan kerja sama antara kepentingan transportasi udara dan kepentingan pertahanan negara. Kebijakan pemerintah yang dituangkan dalam Surat Keputusan Bersama antara Menteri Pertahanan, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan Nomor Kep/23/XI/1981, Nomor KM217/AU/106/Phb-81 dan Nomor 661/KMK.011/1981 tanggal 26 Oktober 1981 tentang Pengalihan Pengelolaan Penerbangan Sipil di Lanudal Juanda dari Departemen Pertahanan dan Keamanan kepada Departemen Perhubungan merupakan titik awal pengelolaan sebagian aset Lanudal Juanda oleh Perum Angkasa Pura (AP)

Sejak mulai dibangunnya pada tahun 1960 dan diresmikan pada tanggal 12 Agustus 1964, Lanudal Juanda semula dikenal dengan nama Pangkalan Udara Waru (Pualwa) sebagai perpindahan Lanudal

Morokrembangan (Pualam) yang sudah berubah fungsi sebagai pemusatan pendidikan TNI AL. Dibangunnya Pualwa tersebut digunakan sebagai pangkalan induk dari pesawat-pesawat udara TNI AL yang melaksanakan operasi laut di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia serta pemusatan pembinaan personel, materiel dan fasilitas pangkalan. Bahkan Lanudal Juanda juga ditetapkan sebagai kawasan pertahanan sebagaimana diatur pada Pasal 70 Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 6 Tahun 2009. Dengan demikian penggunaan bersama Lanudal Juanda untuk bandar udara sipil harus tetap memperhatikan kepentingan pertahanan.

Penerbangan TNI Angkatan Laut dibentuk dari inspirasi peperangan laut di seluruh dunia yang melibatkan unsur udara sebagai bagian integral yang dapat memenangkan pertempuran. *Arsyad* (2013) menyampaikan bahwa Kehandalan pesawat udara armada laut akan menentukan kemenangan peperangan. Dalam strategi peperangan laut memiliki peranan yang penting sebagai kepanjangan tangan dan mata kapal perang. Dalam sejarah pertempuran laut, hampir 80 persen kapal perang dihancurkan oleh pesawat udara dan sisanya tenggelam oleh tembakan-tembakan kapal perang musuh. Begitu pentingnya penerbangan (pesawat udara dan Lanudal) dalam Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT), maka komponen tersebut harus dibangun dan dikembangkan secara proporsional yang terintegrasi.

Dalam rangka mewujudkan pengembangan kemampuan Bandara Juanda yang terintegrasi dengan Sishanta, TNI AL terus melakukan pembaharuan perjanjian kerja sama agar upaya tersebut dapat dilakukan dengan baik. Beberapa hal hingga saat ini belum terlaksana, di antaranya adalah aspek terintegrasinya sistem pertahanan dan pengoperasian Bandara khususnya pertahanan pangkalan (Hanlan), penempatan personel Lalu Lintas Udara, pembangunan infrastruktur yang tidak terintegrasi dengan pangkalan. Permasalahan tersebut terungkap dalam nota keberatan TNI AL terhadap PT. AP I yang dituangkan dalam Somasi yang disampaikan oleh Komandan Puspenerbal kepada Dirut PT.

AP I Nomor B/232/II/2015 tanggal 18 Februari 2015 perihal Somasi ke-1. Melalui Somasi tersebut menunjukkan bahwa pengembangan dan pembangunan Bandara Internasional Juanda tidak dilaksanakan secara integratif dengan TNI AL c.q Lanudal untuk kepentingan pertahanan negara.

Berdasarkan penelaahan hukum pada tahun 2013 oleh Biro Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Pertahanan terhadap permasalahan Barang Milik Negara (BMN) Kemhan c.q TNI AL di Lanudal Juanda, disimpulkan bahwa pengelolaan Bandara Internasional Juanda yang digunakan PT. AP I dalam pelaksanaannya merugikan TNI AL karena aset tersebut sangat dibutuhkan untuk mendukung tugas pokok dan fungsi penerbangan TNI AL, lebih lanjut disimpulkan bahwa PT. AP I mengabaikan kepentingan dalam meningkatkan profesionalisme perwira khususnya para pilot TNI AL dalam melaksanakan latihan. Hal tersebut didasari karena padatnya jadwal penerbangan sipil / komersial sehingga para pilot yang akan melaksanakan latihan terbang harus pindah ke Pangkalan Udara Utama TNI AD Ahmad Yani Semarang atau ke Bandara Trunojoyo Sumenep Madura.

Menurut *Susanto* dan *Amin* (2006), kebijakan pemerintah Indonesia kurang mendukung optimalisasi kemampuan militer dalam mempertahankan negara mengingat perbandingan luas wilayah nusantara dan perbandingan jumlah personel yang dimiliki serta terbatasnya pemenuhan anggaran militer. Lebih lanjut *Susanto* dan *Amin* (2006) menyarankan langkah untuk mengoptimalkan kemampuan pertahanan di lingkungan militer adalah melalui kebijakan pemerintah dalam bidang pertahanan. *Simorangkir* (2016) menuliskan bagaimana mempertahankan eksistensi Lanudal Juanda. Kemampuan pembinaan pangkalan pada aspek pertahanan harus diperkuat agar tidak rentan terhadap serangan udara. Kerja sama pemanfaatan aset Lanudal Juanda dengan PT Angkasa Pura I Cabang Bandara Internasional Juanda harus diefektifkan dan difokuskan pada revitalisasi fungsi pangkalan sesuai asasinya, sehingga fungsi strategis Lanudal Juanda sebagai pemusatan pembinaan

Penerbangan Angkatan Laut harus di prioritaskan dibandingkan pengembangan sebagai Bandara sipil. Menurut *Simorangkir (2016)*, saat ini keamanan Bandara Internasional Juanda berpotensi terhadap sasaran serangan udara tanpa terlindungi oleh kemampuan pertahanan pangkalan. Kesenjataan anti serangan udara hingga saat ini tidak dimiliki Lanudal Juanda, sehingga personel pangkalan tidak dapat melaksanakan geladi tugas tempur pertahanan pangkalan sebagaimana mestinya. Lanudal Juanda kehilangan fungsi strategis sebagai basis militer yang seharusnya memiliki kemampuan sebagai pusat pembinaan penerbangan, pertahanan bahaya serangan udara, pusat latihan terbang dasar dan lanjut bagi *air crew*.



Gambar 1.3. Batas Lanudal Yang Digunakan Sebagai Bandara Internasional Juanda (garis kuning)
(Sumber: Puspenerbal)

Berdasarkan dari latar belakang masalah, urgensi, relevansi dan korelasi dengan keilmuan pertahanan; maka peneliti memfokuskan diri pada analisis kerja sama dan penggunaan Lanudal Juanda sebagai bandar udara sipil dengan judul *Kerja Sama Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda dan Bandar Udara Internasional Juanda Dalam Mendukung Sistem Pertahanan Semesta*.

1.2 Rumusan Masalah

Bandara Internasional Juanda meskipun berada di dalam kawasan/basis pangkalan militer Lanudal Juanda, namun pengelolaannya berlaku regulasi sipil, sedangkan pada kondisi perang ataupun darurat militer maka berlaku regulasi dan hukum militer. Perencanaan pembangunan dan pengelolaan Bandara Internasional Juanda berpedoman kepada hukum nasional dan Internasional namun belum memperhatikan kerja sama sebagai kekuatan dan kemampuan sarana pertahanan. Berkaitan dengan permasalahan tersebut maka dirumuskan masalah penelitian yaitu: bagaimana Kerja sama Pangkalan Udara dan Bandara Internasional Juanda dalam mendukung sistem pertahanan negara? Selanjutnya rumusan masalah ini dapat diwujudkan dalam pertanyaan penelitian, sebagai berikut.

1. Bagaimana status kepemilikan tanah Bandara Internasional Juanda menurut hukum nasional?
2. Bagaimana kerja sama antara Lanudal Juanda dengan Bandara Internasional Juanda selama ini?
3. Bagaimana upaya-upaya pembangunan dan pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai komponen pertahanan dalam Sishanta?

1.3 Tujuan dan Signifikansi Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian yang dilaksanakan pada dasarnya mempertanyakan bagaimana kerja sama antara Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut dengan Bandara Internasional Juanda dalam mendukung pertahanan semesta bertujuan untuk:

1. menganalisa status kepemilikan tanah bandar udara Juanda menurut hukum nasional.
2. menganalisa kerja sama penggunaan Lanudal Juanda selama ini
3. menganalisa upaya-upaya pembangunan dan pengembangan bandar udara Internasional Juanda sebagai komponen pertahanan dalam sistem pertahanan semesta.

1.3.2 Signifikasi Penelitian

Penelitian ini penting untuk melakukan analisis terhadap kepemilikan tanah Bandara Internasional Juanda ditinjau dari hukum dan perundang-undangan nasional, kerja sama antara Lanudal dengan Bandara Internasional Juanda dan upaya-upaya pembangunan dan pengembangan Bandara Juanda dalam mendukung Sishanta. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi referensi dalam perumusan kebijakan kerja sama yang menguntungkan kedua belah pihak dengan memperhatikan upaya pertahanan negara. Penelitian ini juga diharapkan dapat menyusun dan melahirkan gagasan pemikiran yang strategis berkaitan dengan kerja sama antara Lanudal Juanda dengan Bandara Internasional Juanda dalam mendukung Sishanta.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoretis

Secara teoretis hasil penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai, *pertama*, terwujudnya Pengembangan ilmu pengetahuan di bidang manajemen kebandarudaraan. *Kedua*, dapat melahirkan pemikiran-pemikiran baru tentang kerja sama antara Lanudal Juanda dengan Bandara Internasional Juanda dalam mendukung Sishanta.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat dijadikan pertimbangan baik oleh pihak TNI AL dalam hal ini Lanudal Juanda maupun pihak PT. AP I dalam hal ini Bandara Internasional Juanda dalam melaksanakan kerja sama untuk mendukung Sishanta.

1.5 Ruang Lingkup dan Gambaran Desain Penelitian

1.5.1 Ruang Lingkup

Penelitian ini hanya dibatasi pada lingkup Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda dalam melaksanakan kerja sama tanpa meninggalkan aturan-aturan dan kaidah-kaidah sesuai tugas pokok dan

fungsinya masing-masing, dan menganalisa pembangunan serta pengembangan apa saja yang dapat dilaksanakan oleh Bandara Internasional Juanda sebagai komponen pertahanan guna menghadapi ancaman militer atau pada kondisi perang.

1.5.2 Gambaran Desain Penelitian

Berawal dari permasalahan yang diangkat dari penelitian tesis ini yaitu tentang kerja sama di Bandara Internasional Juanda dalam mendukung Sishanta, maka peneliti mengkaji melalui pendekatan kualitatif dengan metoda deskriptif analisis. Dengan analisis komprehensif akan terbukti kepemilikan tanah Bandara Internasional Juanda menurut hukum nasional, kerja sama antara dan Lanudal Juanda dengan Bandara Internasional Juanda serta bagaimana upaya-upaya kerja sama pembangunan dan pengembangan Bandara Juanda sebagai komponen pertahanan dan integrasi dalam Sishanta.

Penelitian dilaksanakan dengan prosedur pengumpulan data melalui wawancara yang dilaksanakan dengan informan, melakukan observasi dengan turun langsung ke lapangan melakukan pengamatan, serta melakukan studi dokumentasi dengan mempelajari, menelaah dan membandingkan beberapa dokumen sebagai referensi.

Berikut ini sistematika penulisan sesuai dengan pedoman penulisan tesis di Universitas Pertahanan. Penulisan dibagi ke dalam lima bab yaitu pendahuluan, tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran, metode penelitian, analisis data dan pembahasan, serta kesimpulan dan saran. Perincian isi dari masing-masing bab diuraikan dalam beberapa sub-bab, seperti yang tercantum di bawah ini.

Bab 1 Pendahuluan; terdiri dari lima sub-bab yaitu latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan signifikansi penelitian, manfaat penelitian, serta ruang lingkup dan gambaran desain penelitian.

Bab 2 Tinjauan Pustaka dan Kerangka Pemikiran; terdiri dari sub-bab tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran.

Bab 3 Metode Penelitian; berisi enam sub-bab yaitu desain penelitian, sumber data/subjek/objek penelitian (sumber data, subjek penelitian, objek penelitian), teknik pengumpulan data, teknik analisis data, prosedur penelitian (instrumen penelitian, data primer, data sekunder, pengujian keabsahan dan keterandalan data), dan rencana jadwal penelitian.

Bab 4 Analisis Data dan Pembahasan; terdiri dari tiga sub-bab: obyek penelitian, analisis data, dan pembahasan.

Pada sub-bab obyek penelitian dituliskan tentang Lanudal dan Bandara Internasional Juanda (sejarah, kondisi saat ini, tugas pokok dan fungsi dan permasalahan).

Pada sub-bab analisis data dituliskan analisis data dan membahasnya atau menilai secara intensif antara fakta dihadapkan dengan kebutuhan sehingga dapat dirumuskan dengan baik terkait kerja sama di Bandara Juanda.

Pada sub-bab pembahasan didiskusikan hasil pengujian dan bagaimana kerja sama ke depan.

Bab 5 Kesimpulan dan Saran; didasarkan pada pertanyaan-pertanyaan penelitian dan hasil yang didapatkan dari penelitian.

Daftar Pustaka

Lampiran

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

Pada sub-bab tinjauan pustaka ini dijelaskan dengan meringkas, menganalisis dan menafsirkan deskripsi teori mengenai terminologi-terminologi yang berdasarkan keilmuan selanjutnya akan digunakan sebagai landasan penelitian sekaligus teoretis untuk menguraikan masalah yang ada. Beberapa teori yang akan digunakan peneliti sebagai alat untuk memecahkan permasalahan dengan pendekatan keilmuan yang disampaikan oleh beberapa ahli.

2.1.1 Teori Kerja Sama

Kerja sama merupakan hal yang penting bagi kehidupan manusia, karena dengan kerjasama manusia dapat melangsungkan kehidupannya. Kerja sama berasal dari bahasa Inggris yaitu “*Cooperate*”, “*Cooperation*”, atau “*Cooperative*”. Dalam bahasa Indonesia disebut dengan istilah kerja sama atau bekerjasama. Adapun pengertian kerja sama adalah kegiatan atau usaha yang dilakukan oleh beberapa orang (lembaga, pemerintah) untuk mencapai tujuan bersama (*Depdikbud, 2005, p. 753*).

Menurut *Soekanto (2006)* kerja sama merupakan suatu usaha bersama antara orang perorangan atau kelompok untuk mencapai tujuan tertentu (p. 66). Pengertian lain dari kerja sama adalah suatu perbuatan bantu membantu atau suatu perbuatan yang dilakukan secara bersama-sama untuk mencapai tujuan bersama (*Andi, 2005, p. 54*). Tujuan daripada orang-orang melakukan kerja sama ialah untuk mewujudkan apa yang menjadi tujuan bersama mereka. Agar orang-orang yang bekerjasama itu dapat mencapai tujuan maka perlu adanya hubungan yang baik. Hubungan yang dilakukan oleh orang-orang dalam usaha mencapai tujuan bersama dinamakan *hubungan kerja*. Dengan demikian

dalam kerja sama paling tidak terdapat dua unsur, yaitu tujuan bersama dan hubungan kerja (p. 44).

Hafsah (2000, p.43) menyebut kerja sama dengan istilah “kemitraan”, yang artinya adalah suatu strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk meraih keuntungan bersama dengan prinsip saling membutuhkan dan saling membesarkan. Menurut *Rachmat* (2004, p. 40) menyatakan bahwa: Kemitraan merupakan hubungan kerja sama usaha diberbagai pihak yang sinergis, bersifat sukarela, dan berdasarkan prinsip saling membutuhkan, saling mendukung, dan saling menguntungkan dengan disertai pembinaan dan pengembangan. Jalinan kemitraan usaha harus didasarkan atas prinsip sinergi, yaitu saling membutuhkan dan saling membantu. Dengan prinsip saling membutuhkan.

Siskiana (dalam laman jejaring) menyatakan ada beberapa aspek yang terkandung dalam kerja sama, yaitu: (1) dua orang atau lebih, artinya kerja sama dapat terlaksana minimal ada dua orang/pihak yang melakukan kesepakatan. Oleh karena itu, sukses tidaknya kerja sama tersebut ditentukan oleh peran dari kedua orang atau kedua pihak yang bekerja sama tersebut; (2) aktivitas, menunjukkan bahwa kerja sama tersebut terjadi karena adanya aktivitas yang dikehendaki bersama, sebagai alat untuk mencapai tujuan dan ini membutuhkan strategi (bisnis/usaha); (3) tujuan/target, merupakan aspek yang menjadi sasaran dari kerja sama usaha tersebut, biasanya adalah keuntungan baik secara finansial maupun nonfinansial yang dirasakan atau diterima oleh kedua pihak; dan (4) jangka waktu tertentu, menunjukkan bahwa kerja sama tersebut dibatasi oleh waktu, artinya ada kesepakatan kedua pihak kapan kerja sama itu berakhir. Dalam hal ini, tentu saja setelah tujuan atau target yang dikehendaki telah tercapai.

Dalam kerja sama perlunya dilaksanakan secara efektif dan efisien. Menurut *Mullins* dalam *Rukman* (2006, p.14), efektif itu harus terkait dengan pencapaian tujuan dan sasaran suatu tugas dan pekerjaan dan terkait juga dengan kinerja dari proses pelaksanaan suatu pekerjaan.

Dari beberapa teori teori kerja sama yang disampaikan beberapa pakar diatas dapat disintesakan bahwa kerja sama adalah suatu usaha yang dilaksanakan oleh beberapa pihak yang sinergis, bersifat sukarela, dan berdasarkan prinsip saling membutuhkan dan saling mendukung. Selanjutnya teori kerja sama ini akan dijadikan pisau untuk membedah permasalahan-permasalahan yang ada agar didapatkan solusi yang tepat. Berdasarkan uraian tersebut, maka teori tersebut sangat relevan untuk menganalisa keberadaan Bandara Internasional yang dikembangkan saat ini perlu secara bersama dengan mempertimbangkan aspek-aspek penerbangan dan kepentingan pertahanan anti serangan udara sebagaimana menjadi tugas Lanudal Juanda. Pengembangan Bandara Internasional Juanda perlu memperhatikan kerja sama dengan pengembangan Lanudal Juanda dalam kepentingannya sebagai potensi pertahanan. Oleh karena itu kerja sama sebagai teori perlu diimplementasikan kerja sama antara Lanudal Juanda dengan Bandara Internasional Juanda secara komprehensif yang saling menghormati untuk melakukan usaha bersama menjadi kekuatan pertahanan. Kerja sama yang terjalin diharapkan akan menghasilkan keluaran yang lebih besar dan baik dari masing-masing pihak, sehingga memiliki kekuatan dan kemampuan dalam mendukung Sishanta.

2.1.2 Teori Kapabilitas

Kapabilitas merupakan Kompetensi atau Kemampuan. Namun pemaknaan kapabilitas tidak sebatas memiliki keterampilan (*skill*) saja namun lebih dari itu, yaitu lebih paham secara mendetail sehingga benar benar menguasai kemampuannya dari titik kelemahan hingga cara mengatasinya. Teori kapabilitas pertahanan (*Defense Capabilities*) dikenalkan oleh Jasper (2009) yang digunakan untuk menyusun perencanaan kekuatan militer di Amerika. Melalui teori kapabilitas ini, untuk menimbulkan kesadaran membangun kekuatan militer tidak hanya ditentukan jumlah yang besar, di mana harus berperang namun telah mengalami evolusi seiring dengan meningkatnya teknologi kesenjataan

dan mempelajari bagaimana cara musuh berperang. Penggunaan sistem persenjataan yang tepat untuk melawan musuh itu akan menentukan efektifitas dan efisiensi dalam pengeluaran anggaran. Teori kapabilitas ini kemudian diadopsi oleh TNI AL dalam membangun kekuatan yang dihadapkan pada mengetahui cara musuh berperang juga macam skenario yang mungkin terjadi. Teori kapabilitas ini diterapkan TNI AL dalam menyusun Postur kekuatan 2024 dan Kebijakan Pembangunan Menuju Kekuatan Minimum (MEF). Adapun mengenai teori kapabilitas menurut *Jasper* (2009, p. 6), yaitu pertahanan yang berbasis kemampuan merupakan sarana untuk mencapai tujuan suatu pertahanan. Untuk memastikan kekuatan yang ukurannya optimal, berbentuk postur untuk mendukung operasi nasional dan gabungan, kebijakan pertahanan harus ditransformasikan di seluruh wilayah sebagai berikut. *Pertama*, dari ancaman tunggal sengaja difokuskan untuk merespon krisis yang kompleks. *Kedua*, dari semata-mata ancaman negara termasuk desentralisasi ancaman dalam bentuk jaringan *nonstate*. *Ketiga*, dari yang melakukan perang melawan negara sampai dengan melakukan perang untuk tujuan damai. *Keempat*, dari pertempuran secara konvensional menjadi yang tidak teratur, operasi asimetris, *Kelima*, dari pertahanan statis, pasukan garnisun bergerak menjadi operasi ekspedisi.

Jasper (2009, p. 6) mengemukakan bahwa pertahanan yang didasarkan pada kapabilitas ini ditujukan untuk mengalahkan musuh atau mengendalikan situasi dalam kondisi pertempuran. Organisasi militer harus mampu berinovasi secara efektif untuk menanggapi munculnya peluang dan tantangan. Lebih lanjut disampaikan bahwa sebuah kemampuan dapat didefinisikan sebagai "kemampuan untuk menghasilkan efek yang diinginkan" dalam operasi militer, di bawah satu set kondisi, dan standar tertentu (p. 7). Pertahanan yang didasarkan pada kemampuan tersebut tidak dapat dipisahkan dari skenario untuk melawan musuh dengan memperhitungkan segala kekuatan dan akses yang dimiliki., Skenario tersebut merupakan pedoman strategi pertahanan dan

menggambarkan spektrum kondisi yang harus diantisipasi seperti musuh, lingkungan, tantangan, dan akses. (*Jasper*, 2009, p. 10)

Wright (2008, p.2) menyampaikan bahwa model yang berbasis kemampuan ini lebih memfokuskan pada bagaimana lawan melawan, dan bukan musuh yang mana atau di mana perang mungkin terjadi. Kapabilitas, menurut *Amir* (2011, p. 86) adalah kemampuan mengeksploitasi secara baik sumber daya yang dimiliki dalam diri maupun di dalam organisasi, serta potensi diri untuk menjalankan aktivitas tertentu ataupun serangkaian aktivitas. Ibarat individu, belum tentu seorang yang memiliki bakat, misalnya pemain piano bisa bermain piano dengan baik. Ini sangat ditentukan dengan bagaimana ia mengembangkannya dengan latihan, dan belajar.

Menurut *Sampurno* (2011, p. 52) bahwa kapabilitas organisasi yaitu kapasitas organisasi dalam memanfaatkan sumber daya untuk memenuhi keinginan dan hasil yang dikehendaki oleh organisasi. kapabilitas organisasi memerlukan berbagai keahlian individual yang diintegrasikan dengan teknologi, peralatan dan berbagai sumber daya lainnya. Kapabilitas organisasi menekankan pada peran kunci manajemen strategik dalam adaptasi yang tepat, integrasi dan rekonfigurasi internal dan skill organisasional, sumber daya dan kompetensi fungsional sehingga terjadi kesesuaian dengan perubahan lingkungan.

Teori kapabilitas sebagaimana disampaikan para ahli tersebut menjadi inspirasi peneliti untuk menganalisis kemampuan yang ada di Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda menurut fungsinya baik dalam kepentingan sebagai aeronautikal maupun komponen pertahanan. selanjutnya peneliti akan menggunakan teori kapabilitas ini sebagai pisau analisis untuk mengetahui sejauh mana kemampuan (*capabilities*) Bandara Internasional Juanda saat ini dalam mendukung Sishanta. Meningkatnya kapabilitas Bandara Internasional Juanda dalam mendukung Sishanta akan membawa dampak daya tangkal terhadap musuh yang akan mengancam dan mengganggu keamanan dan kedaulatan negara. Adapun teori kapabilitas ini akan menganalisa dari

berbagai aspek yaitu sumber daya manusia pengawak kebandarudaraan Juanda, infrastruktur atau fasilitas yang mendukung pertahanan, pengaturan kegiatan *aeronautical* yang dikelola melalui lalu lintas udara, kegiatan *non aeronautical*, dan lain sebagainya yang memiliki kaitannya dengan kepentingan sistem pertahanan semesta. Melalui teori kapabilitas ini, maka mengembangkan sarana dan prasarana yang ada direncanakan dan lakukan dengan pendekatan fungsi yang optimal atau kualitas dan bukan kuantitas. Melalui teori kapabilitas tersebut lebih diutamakan sebagai suatu model yang berbasis kemampuan ini lebih memfokuskan pada bagaimana lawan melawan, dan bukan musuh yang mana atau di mana perang mungkin terjadi.

2.1.3 Teori Kedaulatan Wilayah Negara

Menurut *Aristoteles* negara merupakan suatu kesatuan, yang tujuannya untuk mencapai kebaikan yang tertinggi, yaitu kesempurnaan diri manusia sebagai anggota dari Negara. Negara menguasai seluruh segi-segi kehidupan, segala hal diatur oleh Negara, kekuasaan Negara adalah absolut dan nasib warga negara itu tergantung pada nasib Negara (dikutip dari *Suhino*, 2005, p.24-25). Lebih lanjut *Suhino* (2005), bahwa negara merupakan wadah dari suatu bangsa untuk mewujudkan cita-cita atau tujuan bangsanya. Penggambaran tentang hakikat suatu negara ada hubungannya dengan tujuan Negara. Tujuan Negara merupakan kepentingan utama dari tantangan suatu Negara. Sejak orang mendapatkan kebebasan dalam pemikiran tentang Negara dan hukum, sebelumnya sejak itu pula orang sudah mulai memikirkan tentang tujuan Negara atau masyarakat yang dibentuknya, jadi juga tentang hakikat Negara. (p. 146).

Kedaulatan Wilayah Negara merupakan pengakuan kedaulatan dan integritas wilayah suatu negara yang ditunjukkan dengan adanya larangan untuk melakukan intervensi terhadap masalah-masalah internal suatu negara. Suatu negara bisa saja lahir dan keberadaannya diakui oleh masyarakat internasional, namun tidak berarti negara tersebut mempunyai

kedaulatan. Bagi suatu negara merdeka, kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu Negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal kegiatan yang tidak bertentangan dengan hukum internasional. Menurut *Mauna* (2005) bahwa kedaulatan memiliki tiga aspek utama sebagai berikut:

1. aspek ekstern; kedaulatan adalah hak bagi setiap negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan berbagai Negara atau kelompok lain tanpa kekangan, tekanan atau pengawasan dari Negara lain.
2. aspek intern; kedaulatan ialah hak atau wewenang eksklusif suatu Negara untuk menentukan bentuk lembaga-lembaganya, cara kerja lembaga tersebut dan hak untuk membuat undang-undang yang diinginkan serta tindakan-tindakan untuk mematuhi; dan
3. aspek teritorial, kedaulatan berarti kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki oleh Negara atas individu-individu dan benda-benda yang terdapat di wilayah tersebut.

Kedaulatan suatu Negara juga dapat dihubungkan dengan suatu wilayah di mana suatu Negara berada. Kedaulatan Negara inilah yang sering dikenal dengan teritorial atau kedaulatan wilayah. Kedaulatan dari sudut pandang wilayah ini merupakan batasan di mana suatu yurisdiksi eksklusif dapat diberlakukan atau kewenangan berlakunya suatu hukum nasional ditegakkan. Inilah yang sering diajarkan menurut *Kelsen* (2011) yang ditulisnya dalam buku yang berjudul *Principles of International Law*. Lebih jauh lagi *Kelsen* (2011) menyampaikan prinsip, fungsi dan pelaksanaan, bahwa kedaulatan dilakukan di dalam wilayah negara tersebut. Semua orang, benda yang berada atau peristiwa hukum yang terjadi di suatu wilayah pada prinsipnya tunduk kepada kedaulatan dari Negara yang memiliki wilayah tersebut (p. 107).

Menurut *Adolf* (2002, p. 108), kedaulatan mempunyai dua ciri yang sangat penting yang dimiliki oleh suatu Negara. dua ciri kedaulatan tersebut dapat diartikan, *pertama*, kedaulatan merupakan prasyarat hukum untuk adanya suatu Negara. *Kedua*, kedaulatan menunjukkan

Negara tersebut merupakan bangsa yang merdeka dan sekaligus juga merupakan fungsi dari suatu Negara.

Menurut *Brownlie* (1998), bahwa kedaulatan juga mempunyai makna yang sama dengan arti pentingnya suatu kemerdekaan. Suatu Negara yang baru lahir sering disebut sebagai Negara merdeka. Istilah merdeka juga sering yang diartikan bahwa suatu Negara tersebut tidak lagi berada di bawah kekuasaan Negara asing dan bebas untuk menentukan kebijakan di berbagai bidang seperti politik, ekonomi, sosial, pendidikan budaya, keamanan, pertahanan dan lain sebagainya. Oleh karena itu dua istilah Negara merdeka dan berdaulat menjadi integrasi dan tidak dapat dipisahkan sebagai unsur konstitutif yang diperlukan dalam pembentukan suatu Negara serta gabungan dua istilah tersebut menjadikan Negara sebagai pemegang penuh hak dan kewajiban dalam hukum internasional. Di sisi lain kedaulatan suatu Negara di hadapan organisasi internasional tidak lagi bersifat absolut dan eksklusif.

Pada awalnya, kedaulatan suatu Negara dipandang sebagai bentuk kapasitas dalam kaitannya dengan hubungan dengan negara lain sebagaimana diatur pada Pasal 1 Konvensi Montevideo tanggal 27 Desember 1933 mengenai hak dan kewajiban Negara menyebutkan bahwa unsur Konstitutif ke-4 bagi pembentukan Negara adalah *Capacity to enter into relation with other states*. Seiring dengan perkembangan zaman, unsur kapasitas tersebut sudah tidak digunakan lagi, namun kedaulatan dipandang sebagai konstitutif yang memiliki arti lebih luas yang menyangkut suatu wilayah, darat, laut, dan udara. kedaulatan juga diartikan sebagai hak dimiliki oleh suatu Negara berkaitan dengan keberadaannya di suatu tempat.

Dalam doktrin hukum Romawi, ditemukan suatu *adagium* yang menyebutkan, bahwa "*Cujus est soluni, ejus est usque ad coelum*". Artinya, "barang siapa yang memiliki sebidang tanah maka ia juga memiliki segala-galanya yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah". Menurut dalil tersebut, apabila suatu negara memiliki tanah maka dengan

sendirinya negara itu akan memiliki ruang udara di atasnya. Ternyata, dalil tersebut masih bersifat umum dan ada ketentuan lain yang bersifat lebih khusus sebagai ketentuan pengecualiannya. Ketentuan pengecualian itu menyatakan bahwa udara sebagai unsur "*res communis*". Kata "*aerrescommunis*" dijumpai dalam kalimat "*corpus juris civilis*". (Priyatna, 1977)

Kedaulatan udara suatu negara mempunyai arti yang sangat penting dan fungsi strategis sebagai aset nasional yang sangat berharga termasuk didalamnya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan. Sebagai akibat dari kemajuan teknologi penerbangan yang serba canggih, maka timbulah persoalan status ruang udara yang hingga saat ini belum ada satu negarapun yang menentukan sendiri batas terluar ruang udara yang berada di atas wilayahnya. Menurut *Von Glahn* yang dikutip *Mauna* (2013, p. 423) mengemukakan teori sebagai berikut. *Pertama*, berlakunya kebebasan penuh di ruang udara seperti di atas laut lepas. *Kedua*, yurisdiksi teritorial di ruang udara sampai 1000 kaki di atas bumi dengan status udara di atasnya yang bebas seperti laut lepas. *Ketiga*, seluruh ruang udara nasional dengan memberikan hak lintas kepada semua pesawat udara yang terdaftar di negara-negara sahabat. *Keempat*, kedaulatan mutlak dan tanpa batas atas ruang udara nasional tanpa batas ketinggian. Berdasarkan praktik dan perkembangan selama Perang Dunia ke-I, maka status ruang udara nasional menjadi jelas yaitu negara-negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif terhadap ruang udara di atas daratan dan laut wilayah.

Teori kedaulatan sebagaimana disampaikan para ahli tersebut akan menuntun peneliti dalam menganalisa permasalahan yang ada untuk menemukan solusi khususnya yang berkaitan dengan kedaulatan negara menurut hukum nasional dan internasional. Teori tentang kedaulatan negara ini penting untuk mengetahui alasan mempertahankan negara yang didasarkan pada tiga hal penting yang berkaitan dengan aspek internal, eksternal dan teritorial. Teori kedaulatan negara erat kaitannya dengan Sishanta yang menjadi fokus dalam penelitian ini. Oleh karena itu

teori kedaulatan negara ini menuntun peneliti untuk mengedepankan pentingnya kedaulatan dan hak berdaulat suatu negara atas wilayah daratan, lautan dan wilayah udara di atasnya dalam suatu Sishanta.

Teori kedaulatan ini memberikan pedoman cara berpikir yang kemudian menjadi landasan dalam mempertahankan wilayah udara dalam hal ini pertahanan pangkalan terhadap serangan udara oleh musuh. Pada akhirnya peningkatan kemampuan Bandar Udara Internasional Juanda harus memperhatikan prinsip-prinsip dalam teori bahwa kedaulatan negara di udara adalah penuh dan eksklusif.

2.1.4 Teori Analisis Kebijakan

Teori analisis kebijakan merupakan teori yang akan peneliti gunakan dalam menganalisa kebijakan pemerintah dalam hal ini TNI Angkatan Laut dan Kementerian Perhubungan dalam hal ini PT. AP I dalam mengelola bandar udara di Lanudal Juanda. Kebijakan pemerintah dalam menggunakan Lanudal Juanda untuk kepentingan penerbangan sipil.

Menurut *Williams* (Sebagaimana dikutip dalam *Islamy*, 2001, p. 2), analisis kebijakan merupakan sarana mensintesis informasi termasuk hasil penelitian dalam menghasilkan format untuk keputusan kebijakan (yang meletakkan pilihan alternatif) dan penentuan kebutuhan masa depan bagi kebijakan informasi yang relevan. Teori Analisis Kebijakan menurut *Weimer dan R. Vining* (2011), *Policy analysis is client-oriented advice relevant to public decisions*. Artinya bahwa analisis kebijakan adalah saran berorientasi klien yang relevan dengan keputusan publik. Sedangkan menurut *Dunn* (2003, p. 87), tujuan analisis kebijakan adalah menyediakan informasi bagi pembuat kebijakan untuk dijadikan bahan pertimbangan yang nalar guna menemukan pemecahan masalah kebijakan. Dengan demikian analisis kebijakan memiliki dasar orientasi praktis yang dalam banyak hal menjadikannya sama dengan ilmu sosial terapan.

Dari berbagai pendapat yang dikemukakan para ahli tersebut, dapat disimpulkan bahwa tujuan dilaksanakannya analisa kebijakan publik adalah untuk menganalisis dan mempresentasikan berbagai alternatif yang tersedia bagi aktor politik.

Menurut *Dunn* dalam bukunya Pengantar Analisis Kebijakan Publik (2003, p. 117), analisa kebijakan dibedakan dalam tiga bentuk yaitu analisa kebijakan prospektif, analisa kebijakan retrospektif dan analisa kebijakan integratif. Dalam penelitian ini, peneliti akan memfokuskan diri pada analisa kebijakan bentuk terintegratif yaitu analisis dengan mengkombinasikan gaya operasi para praktisi yang menaruh perhatian pada penciptaan dan transformasi informasi sebelum dan sesudah tindakan kebijakan diambil.

Dalam mengatasi masalah publik melalui analisis kebijakan publik ini, peneliti akan menganalisa kebijakan-kebijakan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Pertahanan dan Keamanan/Pangab dalam menetapkan status kepemilikan tanah Lanudal Juanda. Dari kebijakan tersebut akan dianalisa sejauh mana kerja sama selama ini untuk kepentingan layanan transportasi udara dengan pertahanan negara. Oleh karena itu analisa ini akan memfokuskan pada *stakeholder* yang terlibat dalam penggunaan pangkalan sebagai bandara di antaranya Puspenerbal sebagai Badan Pelaksana Mabasal yang melaksanakan pembinaan satuan penerbangan TNI AL, Lanudal Juanda sebagai satuan kerja yang melaksanakan tugas dukungan administrasi dan logistik bagi pesawat udara militer, dan PT. AP I Bandara Internasional Juanda yang melaksanakan fungsi pengelolaan kegiatan di bandara Internasional Juanda.

2.1.5 Teori Penguasaan Tanah / Agraria

Pemahaman tentang pertanahan mengacu pada Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 yang memberikan ketentuan: bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Dasar

kewenangan untuk menguasai seperti diatur dalam pasal tersebut merupakan dasar konsepsi atas hak penguasaan negara.

Menurut *Yamin* (1954, p. 42), pengertian dikuasai oleh negara tersebut juga termasuk kuasa untuk mengatur dan menyelenggarakan khususnya untuk memperbaiki dan meningkatkan produksi dengan mengutamakan koperasi. Hal serupa juga dikemukakan oleh *Notonagoro* (1974, p. 79) memberikan pengertian dikuasai dan digunakan oleh negara dengan memberi makna dikuasai negara sebagai suatu yang tidak dimiliki tetapi sebagai organisasi kekuasaan tertinggi yang diberikan kewenangan. Makna dikuasai oleh negara tidak hanya terbatas pada pengaturan, pengurusan dan pengawasan terhadap hak perorangan tetapi negara juga memiliki kewajiban untuk turut ambil bagian secara aktif dalam mencapai kesejahteraan rakyat.

Sedangkan menurut pendiri negara Republik Indonesia yakni *Hatta* (1977), bahwa dikuasai negara tidak berarti negara sendiri menjadi pengusaha, usahawan atau *ondernemer*. Lebih tepat dikatakan bahwa kekuasaan negara terdapat pada membuat peraturan guna kelancaran jalan ekonomi, peraturan yang melarang pula penghidupan orang yang lemah oleh orang yang bermodal (p. 28).”

Dari pengertian dikuasai negara terhadap bumi, air dan kekayaan yang terkandung di dalamnya tersebut lebih rinci diungkapkan oleh *Manan* (1995, p. 11-12), *pertama*, penguasaan semacam pemilikan oleh negara, artinya negara melalui pemerintahan adalah satu-satunya pemegang wewenang untuk menentukan hak, wewenang atasnya, termasuk di sini bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. *Kedua*, mengatur dan mengawasi penggunaan dan pemanfaatan. *Ketiga*, penyertaan modal dalam bentuk perusahaan negara.

Hukum Agraria merupakan suatu kelompok dari berbagai bidang ilmu hukum yang masing-masing mengatur dan ruang lingkup agraria. *Harsono* (2003, p. 8) menyatakan kelompok hukum agraria terdiri dari hukum tanah yang mengatur hak penguasaan atas tanah dalam arti permukaan bumi; hukum air, yang mengatur hak penguasaan atas air;

hukum pertambangan, yang mengatur hak penguasaan atas bahan galian atau bahan tambang; hukum perikanan, yang mengatur hak penguasaan atas kekayaan alam yang terkandung di dalam air; dan hukum penguasaan atas tenaga dan unsur-unsur dalam ruang angkasa, mengatur hak-hak penguasaan atas tenaga dan unsur-unsur dalam ruang angkasa seperti yang dimaksud dalam pasal 48 UUPA.

Menurut *Santoso* (2008, p. 23), hirarki hak-hak penguasaan tanah menurut undang-undang ini adalah, *pertama*, hak Bangsa Indonesia atas tanah (diatur dalam pasal 1 yang bersifat komunistik, abadi, induk dan keperdataan). *Kedua*, hak Penguasaan dari Negara atas tanah. *Ketiga*, hak ulayat masyarakat hukum adat. *Keempat*, hak perseorangan atas tanah yang meliputi: (1) hak-hak atas tanah; (2) wakaf tanah hak milik; (3) hak tanggungan; (4) hak milik atas satuan rumah susun.

Dalam teori yang disampaikan *Black* (2008, p. 828) mengartikan agraria sebagai *relating to land, or to a division of land*. Dengan demikian kata agraria terkait dengan pengelolaan tanah agar bermanfaat bagi kehidupan manusia serta pembagian tanah kepada mereka yang tidak memiliki tanah alias *politik landform*. Sedangkan tanah di negara yang menggunakan basis hukum pertanahannya dari hukum Romawi, memberikan arti tentang tanah dengan sangat luas dan tidak terbatas pada permukaan tanah, tetapi juga termasuk apa yang di bawah dan juga segala sesuatu yang ada di atasnya.

Menurut *Wiyono* (2010, p. 2-3), hukum pertanahan di Indonesia telah mengalami perkembangan sejarahnya yang terbagi pada zaman Belanda (kolonial) yang menganut pluralisme hukum tanah terbagi atas: (a) hukum agraria barat (tanah-tanah barat); (b) hukum agraria adat (tanah-tanah dengan hak adat); hukum antar golongan (penyelesaian masalah antar golongan); (c) hukum tanah administrasi (buatan Belanda/kolonial), (d) hukum tanah swapraja (tanah daerah raja-raja)

Tanah dalam pengertian dikuasai dan digunakan oleh negara dengan memberi makna dikuasai negara sebagai suatu yang tidak dimiliki tetapi sebagai organisasi kekuasaan tertinggi yang diberikan kewenangan.

Makna dikuasai oleh negara tidak hanya terbatas pada pengaturan, pengurusan dan pengawasan terhadap hak perorangan tetapi negara juga memiliki kewajiban untuk turut ambil bagian secara aktif dalam mencapai kesejahteraan rakyat. Teori penguasaan tanah / agraria sebagaimana disampaikan para ahli tersebut akan menuntun peneliti dalam menganalisa permasalahan yang ada untuk menemukan solusi khususnya yang berkaitan dengan status tanah Lanudal Juanda menurut hukum nasional.

2.1.6 Penelitian Terdahulu

Peneliti tidak menemukan penelitian terdahulu yang secara spesifik membahas mengenai kerja sama antara pangkalan udara militer dengan Bandara sipil secara bersama yang digunakan dalam mendukung pertahanan negara. Namun peneliti paling tidak menemukan tiga penelitian terdahulu yang meneliti mengenai kemampuan sumber daya pangkalan udara yang digunakan sebagai pertahanan udara dinilai cukup relevan dari segi pertahanan negara yang akan dijelaskan sebagai berikut:

Penelitian yang dilakukan oleh *Susanto* dan *Amin* memberi gambaran, *pertama*, bahwa personel militer, sarana dan prasarana Artileri Pertahanan Udara (Arhanud) perlu ditingkatkan secara kuantitas dan kualitasnya. *Kedua*, kebijakan pemerintah Indonesia kurang mendukung kemampuan militer dalam mempertahankan negara mengingat terutama dalam pemenuhan anggaran militer mendukung persenjataan TNI. Hasil kuesioner menunjukkan bahwa responden menganggap kebijakan pemerintah Indonesia kurang mendukung kemampuan optimalisasi militer untuk pertahanan negara terutama dalam pemenuhan anggaran militer mendukung persenjataan TNI yang modern dan tangguh. Keterkaitan dalam penelitian dan pengembangan bagi Bandara Internasional adalah perlunya kerja sama dengan pihak terkait dalam meningkatkan kemampuan pertahanan negara.

Penelitian yang dilakukan oleh *Prasetyo* tentang Lanudal Juanda yang digunakan untuk Mendukung Operasional Pesawat Udara TNI AL

dalam Rangka Mengamankan dan Mempertahankan Kedaulatan NKRI. Penulisan lebih fokus pada pembahasan fasilitas, sarana dan prasarana yang sangat terbatas dan belum sesuai standar dalam mendukung operasional pesawat udara.

Simorangkir menuliskan perihal status Lanudal Juanda terhadap pengembangan Bandara Internasional Juanda. Pengoperasian Lanudal Juanda dibutuhkan biaya operasional dan pemeliharaan yang tinggi namun tidak didukung anggaran dari negara, sehingga dilakukan kerjasama pengelolaan kebandarudaraan bersama kementerian perhubungan, disisi lain memberi beberapa dampak yang kurang menguntungkan. *Pertama*, Lanudal Juanda kehilangan fungsi strategis sebagai basis militer yang seharusnya memiliki kemampuan sebagai pusat pembinaan penerbangan, pertahanan bahaya serangan udara, pusat latihan terbang dasar dan lanjut bagi *air crew*, *kedua*, sejak dioperasikan bersama dengan Ditjen Perhubungan Udara, personel penerbangan TNI Angkatan Laut yang memiliki kualifikasi pengatur lalu-lintas udara, meteorologi, radar dan navigasi tidak lagi dioperasikan lagi dan digantikan oleh petugas sipil.

Dengan demikian berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Susanto dan Amin, Prasetyo dan Simorangkir dapat disintesis bahwa pembangunan dan pengembangan Lanudal Juanda untuk dapat mendukung Sishanta harus dilakukan melalui kerja sama dengan Bandara Internasional Juanda.

Beberapa penelitian terdahulu yang melakukan analisis tentang Lanudal Juanda membahas tentang kemampuan, optimalisasi dan eksistensi Lanudal Juanda memiliki beberapa persamaan dan perbedaan yang dihasilkannya. Persamaan tersebut dapat dilihat dari metode yang dilakukan serta beberapa hasil yang dicapai, sedangkan perbedaannya adalah masalah penelitian tentang kerja sama sebagai komponen pertahanan belum pernah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya. Berikut ini tabel yang menggambarkan beberapa penelitian terdahulu.

Tabel 2.1 Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu

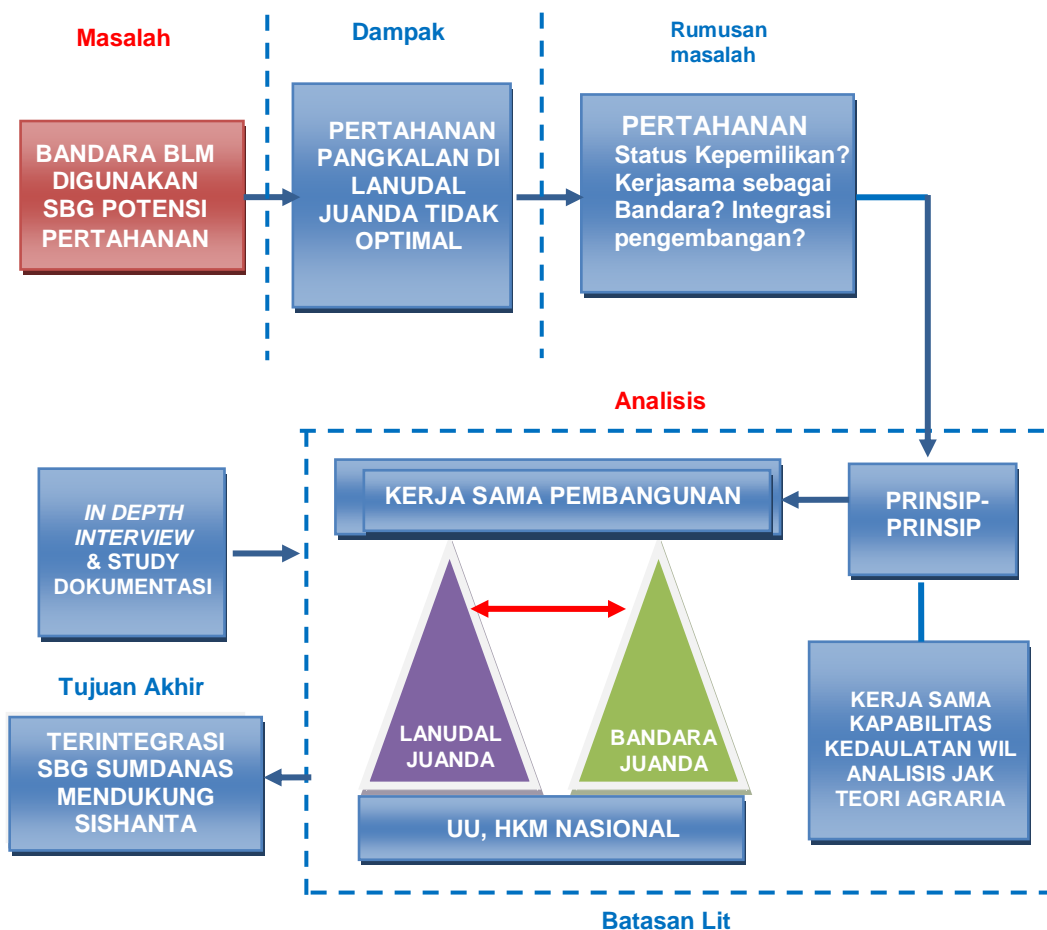
| NO | NAMA | JUDUL | TEORI | METODE | HASIL | PERBEDAAN |
|----|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Hadi Susanto dan Nugroho Amin, (2006) | Kemampuan Arhanud dalam mendukung pertahanan negara | <ul style="list-style-type: none"> • Pertahanan udara • Sumber Daya Manusia • Peran Kebijakan Pemerintah • Ketahanan Nasional | Kualitatif | Kemampuan perso-nel dalam menga- waki alutsista belum terpadu dan koordi- nasi dengan baik | <ul style="list-style-type: none"> • Meneliti optimalisasi kemampuan SDM, sarana prasarana di Arhanud • Meneliti pengaruh kebijakan pemerintah terhadap kinerja di Arhanud |
| 2 | Heru Prasetyo, (2012) | Optimalisasi fasilitas pangkalan udara TNI AL untuk mendukung operasional pesawat udara. | <ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi • Kemampuan • Logistik | Kualitatif | Fasilitas Pangkalan belum memenuhi standarisasi untuk mendukung operasional Pesud TNI AL | <ul style="list-style-type: none"> • Meneliti standarisasi sarana dan prasarana Lanudal Juanda. • Meneliti kemampuan fasilitas dalam mendukung pesawat udara TNI AL |
| 3 | Manahan Simorangkir, (2016) | Mempertahankan Eksistensi Lanudal Kelas A Juanda. | <ul style="list-style-type: none"> • Eksistensi • Revitalisasi • Kerja sama | Kualitatif | Status Lanudal ter- hadap Pengemba- ngan Bandara Juan- da perlu dievaluasi | <ul style="list-style-type: none"> • Meneliti revitalisasi dan eksistensi Lanudal Juanda • Mengevaluasi efektifitas kerja sama Kemampuan pembinaan pertahanan |
| 4 | Bambang Yuniarto, (2017) | Kerja sama pangkalan udara TNI Angkatan | <ul style="list-style-type: none"> • Kerja sama • Kapabilitas • Kedaulatan Wila- | Kualitatif | | <ul style="list-style-type: none"> • Meneliti status kepemilikan tanah Bandara Juanda |

| NO | NAMA | JUDUL | TEORI | METODE | HASIL | PERBEDAAN |
|----|------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Laut Juanda dan Bandara Internasional Juanda dalam mendukung sistem pertahanan semesta | <p>yah Negara</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analisis Kebijakan | | | <ul style="list-style-type: none"> • Meneliti kerja sama penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara Internasional • Meneliti, pembangunan dan pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai komponen pertahanan |

Sumber: Diolah Peneliti

2.2 Kerangka Pemikiran

Bandara Internasional Juanda sebagai komponen pertahanan saat ini belum digunakan sebagai potensi pertahanan sehingga berdampak terhadap kekuatan pertahanan pangkalan di Lanudal Juanda yang belum optimal. Penelitian dilakukan dengan menganalisa tentang status kepemilikan tanah Bandara Internasional Juanda ditinjau dari hukum nasional, kerja sama antara Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda selama, ini, serta upaya-upaya yang dilaksanakan dalam perencanaan, pembangunan dan pengembangan Bandara Internasional Juanda. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif analisis melalui wawancara dan studi dokumentasi. Didukung oleh beberapa teori, maka tujuan dalam penelitian ini adalah Bandara Internasional Juanda yang terintegrasi sebagai sumber daya nasional dalam mendukung Sishanta.



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran Penelitian

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Desain Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan dalam Penelitian ini adalah dengan metode pendekatan kualitatif. Menurut *Creswell* (2015, p. 61) Penelitian pendekatan kualitatif adalah suatu penelitian yang memfokuskan bagaimana mempelajari pemaknaan dari para partisipan terhadap permasalahan. Pemaknaan pada partisipan lebih lanjut memberikan beragam perspektif atau pandangan pada topik yang dibahas.

Guna memperkuat hasil penelitian yang didapatkan secara kualitatif, nantinya akan digunakan pengujian keabsahan data yang akan diperjelas. Lebih lanjut, dalam subbab-subbab berikutnya, penelitian ini akan menggunakan panduan wawancara yang berisikan pertanyaan pertanyaan yang akan ditanyakan kepada narasumber yang akan menjadi data primer. Dalam rangka memperkuat hasil penelitian, maka hasil penelitian yang sudah ada akan diperkuat dengan dokumen-dokumen dan literatur yang dapat mendukung data-data yang telah didapatkan lewat wawancara.

3.2 Sumber Data/Subjek/Objek Penelitian

3.2.1 Sumber Data

Sumber data adalah subjek asal dari data penelitian diperoleh. Berdasarkan datanya dapat dibagi sumber primer dan sekunder. Data-data ini menjadi pondasi dalam penelitian yang didapatkan dari berbagai pihak yang berkaitan dengan permasalahan kebandarudaraan di Juanda dalam menjalankan fungsi pemerintahan di bidang perhubungan udara. Penelitian ini juga memerlukan sumber data yang digali dari beberapa kebijakan dan sumber hukum internasional maupun nasional. Sumber data primer adalah Sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (*Sugiyono*, 2014, p. 376). Sedangkan data sekunder

merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau dokumen (p. 376)

3.2.2 Subjek Penelitian

Subjek penelitian menurut *Arikunto* (2006, p. 145) adalah subjek yang dituju untuk diteliti oleh peneliti. Jadi subjek penelitian itu merupakan sumber informasi yang digali untuk mengungkap fakta-fakta di lapangan. Subjek penelitian yang digunakan dalam tesis ini adalah narasumber atau pihak-pihak yang berkompeten/berwenang sesuai permasalahan kebandarudaraan dan Lanudal sebagai berikut.

Tabel 3.1 Daftar Informan

| NO | Nara Sumber | Instansi | Lokasi | Kualifikasi |
|----|-----------------------|-----------|----------------|-------------|
| 1 | Danpuspenerbal | TNI AL | Puspenerbal | Informan 1 |
| 2 | Kaotban Wilayah III | Kemhub | Bandara Juanda | Informan 2 |
| 3 | GM AP I Bdr Juanda | BUMN | Bandara Juanda | Informan 3 |
| 4 | Danlanudal Juanda | TNI AL | Lanudal Juanda | Informan 4 |
| 5 | Bappeda Kab. Sidoarjo | Pemda Sda | Kab. Sidoarjo | Informan 5 |

Sumber: Olahan Peneliti

3.2.3 Objek Penelitian

Menurut *Sugiyono* (2009, p. 38), objek penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Penelitian ini akan difokuskan pada kerja sama pembangunan dan pengembangan Lanudal Juanda sebagai salah satu SSAT dukungan kesiapan dan pertahanan yang dioperasikan di bawah kendali Komando Armada RI Kawasan Timur. Pelaksanaan operasional tersebut dibutuhkan pangkalan sebagai *Home base* bagi pesawat udara TNI AL. Oleh karena itu Lanudal Juanda yang dimanfaatkan bersama sebagai bandar udara sipil harus memenuhi *Operational Requirement* (Opsreq) dan *Specification Technical* (Spektek) dan memiliki kemampuan pertahanan untuk mendukung Sishanta.

Hubungan antara Lanudal Juanda dengan Bandara Internasional Juanda secara lebih mendetail akan dilihat peluang dan kendala dalam kerja sama ini baik dari perencanaan, pengembangan dan pembangunannya.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, diperlukan teknik-teknik yang dalam pengumpulan data yang diperlukan guna memperoleh data dan informasi yang dapat memberikan gambaran atau deskripsi terhadap obyek yang diteliti. Menurut *Sugiyono* (2014, p. 375) dapat dilakukan dengan berbagai setting, berbagai sumber, dan berbagai cara dalam upaya mengumpulkan data, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Pengumpulan data akan dilaksanakan terhadap subjek-subjek penelitian yang terkait dengan pembangunan dan pengembangan yang dilakukan oleh Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda.

3.3.1 Wawancara

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian kualitatif lebih menekankan pada jenis teknik wawancara, khususnya wawancara mendalam (*in-depth interview*). Menurut *Guba* dan *Lincoln* (sebagaimana dikutip dalam *Ahmadi*, 2014) menyatakan teknik ini merupakan teknik pengumpulan data yang khas dari penelitian kualitatif. Guna memperoleh informasi maupun data yang lebih mendalam tentang informan atau narasumber yang dijadikan responden, peneliti menggunakan teknik wawancara kepada pihak-pihak yang terkait dan mewakili tingkatan yang ada dalam obyek penelitian (p. 119).

Pengguna metode wawancara ini dapat memberikan informasi dan hasil yang sebanyak-banyaknya tentang sarana prasarana dan kemampuan yang dimiliki oleh Bandara Internasional Juanda dalam mendukung Sishanta. Melalui penggunaan wawancara, diharapkan peneliti akan cepat mendapat informasi, dan data yang diinginkan

pelaksanaan wawancara membantu peneliti untuk memperoleh informasi, bahan keterangan atau informasi dan gambaran yang lebih riil serta objektif tentang objek yang diteliti.

3.3.2 Observasi

Observasi mengharuskan peneliti untuk turun langsung kelapangan melakukan pengamatan terhadap pelaku serta aktifitas narasumber/ informan dalam lingkungannya. Ada beberapa alasan dalam peneliti kualitatif pengamatan (observasi) dimanfaatkan sebesar-besarnya seperti yang dikemukakan oleh *Guba dan Lincoln* (1981) sebagaimana dikutip dalam *Moleong* (2011) sebagai berikut: *pertama*, pengamatan didasarkan atas pengalaman secara langsung. Observasi merupakan alat yang paling ampuh untuk mengetes suatu kebenaran; *kedua*, memungkinkan melihat dan mengamati sendiri, kemudian mencatat perilaku dan kejadian sebagaimana yang terjadi pada keadaan sebenarnya; *ketiga*, memungkinkan peneliti mencatat peristiwa dalam situasi yang berkaitan dengan pengetahuan proporsional maupun pengetahuan yang langsung diperoleh dari data; *keempat*, jalan terbaik untuk mengecek dan memperoleh jawaban atas keraguan pada data yang dijangahnya dari hasil wawancara; *kelima*, memungkinkan peneliti mampu memahami situasi-situasi yang rumit dan perilaku yang kompleks; dan *keenam*, ketika teknik komunikasi tidak dimungkinkan maka pengamatan dapat menjadi alat yang sangat bermanfaat.

Dengan demikian pengamatan (observasi) secara metodologis dapat berguna untuk mengoptimalkan kemampuan peneliti dari segi motif, kepercayaan, perhatian, perilaku tersadar, kebiasaan dan sebagainya. Pengamatan memungkinkan peneliti merasakan apa yang dirasakan dan dihayati oleh obyek sehingga memungkinkan peneliti menjadi sumber data. Pengamatan memungkinkan pembentukan pengetahuan yang diketahui bersama, baik dari pihaknya maupun dari pihak subyek.

3.3.3 Studi Dokumentasi

Menurut *Guba dan Lincoln* (1981) sebagaimana dikutip dalam *Moleong* (2012, p. 216) mendefinisikan record adalah setiap pernyataan tertulis yang disusun oleh seorang atau lembaga untuk keperluan pengujian suatu peristiwa atau menyajikan akunting. Sedang dokumen adalah setiap bahan tertulis ataupun film, lain dari record, yang tidak dipersiapkan karena adanya permintaan penyidik. Studi dokumentasi dilakukan dengan cara mempelajari, menelaah dan membandingkan beberapa dokumen sebagai referensi atau literatur, maupun tulisan-tulisan yang terkait dengan permasalahan dan obyek penelitian. Metode penelitian terhadap dokumen dilakukan berdasarkan asumsi bahwa kemampuan sarana prasarana yang ada dapat dikerjasamakan guna menanggulangi ancaman militer asing.

3.4 Teknik Analisis Data

Analisis data Menurut *Bogdan* sebagaimana dikutip dalam *Soegiyono* (2014, p. 401) mengatakan analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, menjabarkan ke dalam unit-unit, mensitesakannya, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Sementara menurut *Neuman* (2000) sebagaimana dikutip dalam *Ahmadi* (2014, p. 229) menjelaskan analisis data merupakan suatu pencarian pola-pola dalam data, yaitu perilaku yang muncul, obyek-obyek, atau badan pengetahuan (*a body of knowledge*). Sekali suatu pola itu diidentifikasi, pola itu diinterpretasi kedalam istilah-istilah teori sosial atau latar dimana teori sosial itu terjadi. Peneliti kualitatif pindah dari peristiwa historis atau latar sosial ke interpretasi maknanya yang lebih umum. Analisis data mencakup menguji, menyortir, mengategorikan, mengevaluasi, membandingkan, mensitesiskan, dan menuangkan data yang direkam juga meninjau kembali data mentah yang terekam.

Analisis data kualitatif dilakukan saat pencatatan lapangan, seperti apa yang dikatakan *Patton* (1980) sebagaimana dikutip dalam *Ahmadi* (2014, p. 230) bahwa analisis data kualitatif yang dihimpun dari wawancara mendalam dan catatan lapangan berasal dari pernyataan-pernyataan yang dihasilkan pada proses yang paling awal dalam penelitian; selama pembuatan konseptual; dan fase pertanyaan yang berfokus pada peneliti. Singkatnya, analisis data dilakukan dalam dua tahapan yaitu selama proses pengumpulan data dan pada akhir pengumpulan data.

3.4.1 Reduksi Data

Reduksi data adalah suatu usaha untuk merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya (*Sugiyono*, 2014, p.405). Setelah dilakukan hal tersebut maka data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya. Selama pengambilan data peneliti akan dipandu pada tujuan yang akan dicapai. Tujuan utamanya adalah temuan akan dianalisis oleh peneliti.

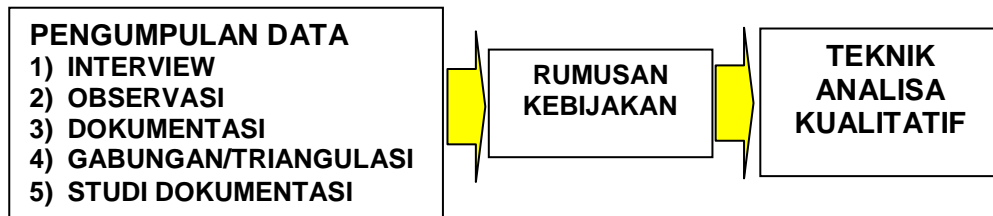
3.4.2 Penyajian Data

Penyajian data adalah bentuk penyajian data yang telah terorganisasikan, tersusun dalam suatu pola hubungan dan menjadi mudah untuk dimengerti (*Sugiyono*, 2013, p. 408). *Data display* akan mempermudah untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja berdasarkan apa yang dipahami. Hasil dapat ditunjukkan ataupun dirangkum dalam ilustrasi yang menunjukkan hubungan pola-pola dalam aspek-aspek manajemen penelitian dan pengembangan yang diperkuat dengan data.

3.4.3 Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan adalah tahapan terakhir dalam analisa data ini. *Miles* dan *Huberman* sebagaimana dikutip dalam *Sugiyono* (2014, p.

412) mendefinisikan *conclusion* sebagai kesimpulan awal yang telah diperkuat dengan bukti-bukti dan konsisten dan dapat menjawab rumusan masalah. Peneliti menjadikan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Sehingga dalam penelitian ini, peneliti akan mencoba menjawab mengenai kerja sama antara Lanudal Juanda dengan Bandara Internasional Juanda.



Gambar 3.1 Proses Analisa Data

3.5 Prosedur Penelitian

3.5.1 Instrumen Penelitian

Instrumen dalam penelitian ini menggunakan peneliti sendiri. Seperti halnya diungkapkan oleh Sugiyono (2014, p. 374), dikarenakan penelitian ini bersifat interpretif, peneliti terlibat langsung dengan partisipan selama proses penelitian berlangsung. Peneliti berinteraksi dengan para partisipan untuk mendapatkan data-data yang diperlukan. Instrumen lain meliputi panduan wawancara, observasi, *voice recorder* dan jawaban partisipan.

Pada umumnya penelitian akan berhasil apabila banyak menggunakan instrumen, sebab data yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan penelitian (masalah) dan menguji sintesa diperoleh melalui instrumen. Instrumen sebagai alat pengumpul data harus betul-betul dirancang dan dibuat sedemikian rupa sehingga menghasilkan data empiris sebagai datanya. Data yang salah atau tidak menggambarkan data empiris bisa menyesatkan peneliti, sehingga kesimpulan peneliti yang ditarik/dibuat oleh peneliti dapat keliru.

3.5.2 Data Primer

Data primer ini berupa wawancara dengan General Manajer PT AP I cabang Bandara Internasional Juanda, Komandan Puspenerbal, Bappeda Kabupaten Sidoarjo, Komandan Lanudal Juanda, dan Kepala Otoritas Bandara Wilayah III yang merupakan partisipan yang dipilih oleh peneliti.

3.5.3 Data Sekunder

Data sekunder ini berupa bacaan, dokumen-dokumen kerjasama, foto dan video. Dokumen pendukung akan didapatkan dari Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda sementara bacaan didapatkan dari literatur yang berupa buku-buku teks. Data-data ini dipergunakan untuk kerja sama pembangunan dan pengembangan Bandara Internasional Juanda.

3.5.4 Pengujian Keabsahan dan Keterandalan Data

Pengujian keabsahan data digunakan untuk meyakinkan pembaca terhadap kegiatan penelitian yang dilakukan dengan cara yang benar dan baik, sehingga meningkatkan derajat kepercayaan terhadap kegiatan dan hasil penelitian tersebut. Pengujian ini mempertimbangkan juga desain penelitian yang dipilih yaitu penelitian kualitatif. Menurut *Bungin* (2012), keabsahan dan keterandalan data sangat mempengaruhi hasil penelitian. Data yang telah diperoleh dideskripsikan dan dikategorisasikan, mana pandangan yang sama, berbeda dan spesifik dari sumber-sumber data tersebut.

3.6 Pelaksanaan Jadwal Penelitian

Adapun jadwal pelaksanaan penelitian dilaksanakan dengan mempertimbangkan waktu, tempat/lokasi dan materi penelitian yang tergambar dalam tabel berikut:

Tabel 3.2 Pelaksanaan Jadwal Penelitian

| NO | KEGIATAN | 2017 | | | | | | | | | |
|----|---------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | Jan | Peb | Mar | Apr | Mei | Jun | Jul | Ags | Sep | Okt |
| 1 | Studi Pendahuluan | | | | | | | | | | |
| 2 | Penyiapan Proposal | | | | | | | | | | |
| 3 | Pengajuan Proposal | | | | | | | | | | |
| 4 | Pengujian Proposal | | | | | | | | | | |
| 5 | Perbaikan Proposal | | | | | | | | | | |
| 6 | Pengumpulan dan Pengolahan Data | | | | | | | | | | |
| 7 | Paparan Hasil Penelitian | | | | | | | | | | |
| 8 | Penyusunan Laporan | | | | | | | | | | |
| 9 | Konsultasi Bimbingan | | | | | | | | | | |
| 10 | Ujian Tesis | | | | | | | | | | |
| 11 | Perbaikan Tesis | | | | | | | | | | |
| 12 | Wisuda | | | | | | | | | | |

Sumber: Olahan peneliti

BAB 4

ANALISIS DAN PEMBAHASAN DATA

4.1. Gambaran Sebaran Data

Data penelitian tesis ini mengambil sampel sebagai subjek sebagai data primer yang langsung diperoleh dengan cara wawancara (*interview*) kepada narasumber yang memiliki wewenang dan kompetensi. Data primer yang peneliti lakukan dengan melakukan wawancara kepada beberapa narasumber yang memiliki wewenang secara *ex officio* dalam kaitannya penggunaan Pangkalan sebagai Bandara. Komandan Puspenerbal (*informan 1*) sebagai pembina profesi penerbangan TNI AL, Kepala Otorita Bandara Wilayah III (*informan 2*) sebagai pejabat yang berwenang di bidang regulasi penerbangan, GM PT Angkasa Pura I Bandara Juanda (*informan 3*) yang memiliki wewenang pengelolaan layanan kebandarudaraan Juanda Komandan Lanudal Juanda (*informan 4*) sebagai pejabat yang berwenang terhadap Pangkalan, dan Kepala Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kabupaten Sidoarjo (*informan 5*).

Wawancara juga dilakukan kepada narasumber yang memiliki secara khusus memiliki keahlian dan pengetahuan terhadap ilmu pengetahuan hukum internasional hukum udara. selain data primer dan sekunder yang digali tersebut, peneliti juga melakukan pengamatan secara langsung terhadap implementasi penggunaan pangkalan sebagai Bandara Internasional. Data subjek penelitian tersebut kemudian diverifikasi dan diolah dalam bentuk deskriptif yang terstruktur dan sistematis. Data subjek tersebut dianalisis dan dijabarkan dalam bentuk deskriptif ini sekaligus untuk menemukan solusi dari permasalahan yang ada.

Sebaran data juga diperoleh secara sekunder dalam bentuk studi pustaka khususnya dokumen administrasi yang ada di Mako Puspenebal, Lanudal Juanda maupun PT Angkasa Pura I Bandara Juanda. Dokumen tersebut dipelajari, dipilah, dikumpulkan dan diverifikasi dengan cara

melakukan wawancara kepada pejabat yang berwenang. Data tersebut ada yang boleh di copy ada yang tidak boleh karena kategori "Rahasia". Namun hanya boleh di baca di tempat yang kemudian menjadi catatan peneliti.

Dokumen yang diperoleh peneliti berbentuk surat, piagam kerjasama Kementerian Perhubungan, kementerian Pertahanan dan Keamanan, dan Kementerian Keuangan, notulen/risalah rapat, dokumen somasi, Perjanjian Kerja Sama (PKS) dan lain sebagainya. Selain studi kepustakaan dalam bentuk dokumen tersebut, peneliti juga melakukan studi dengan berbagai referensi buku yang terkait dengan permasalahan penggunaan Pangkalan Udara TNI AL sebagai Bandara dengan beberapa kebijakan pemerintah dalam bentuk Undang-undang (UU), peraturan pemerintah (PP), Peraturan Menteri (PM), Keputusan Menteri (KM), Peraturan Kasal (Perkasal) dan lain sebagainya yang bersifat normatif atau regulasi.

Implementasi penggunaan pangkalan sebagai Bandara di Juanda tersebut melibatkan institusi pemerintah (badan hukum publik) dan institusi swasta (badan hukum privat) yang melaksanakan fungsi pemerintahan di bidang ken bandarudaraan. Institusi tersebut meliputi kelembagaan yang terkait secara langsung dengan pengoperasian Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut (Lanudal), Bandara Internasional Juanda dan Otorita Bandara Wilayah III dalam melaksanakan fungsi layanan penerbangan bagi pesawat udara dihadapkan pada potensi ancaman dan pertahanan negara, sehingga mampu dalam mendukung Sistem pertahanan semesta.

Objek penelitian juga ditujukan lembaga internal TNI AL yang memiliki kewenangan dalam mengimplementasikan fungsi pembinaan profesi penerbangan yaitu Pusat Penerbangan TNI Angkatan Laut (Puspenerbal) yang bermarkas di Juanda, PT Angkasa Pura I (Persero) Bandara Juanda, Otorita Bandara Wilayah III Surabaya. adapun sebaran data dalam penelitian tesis ini meliputi Komandan Puspenerbal, Komandan Lanudal Juanda, Komandan Wing udara 1, Kepala Otorita

Bandara Wilayah IV Surabaya, dan GM PT Angkasa Pura I Bandara Juanda. Untuk mengetahui institusi yang berwenang dalam penggunaan pangkalan sebagai Bandara Internasional perlu diungkapkan kedudukan, tugas dan fungsi masing-masing organisasi sebagai berikut:

4.1.1 Tugas Pokok TNI AL

Berdasarkan Undang Undang Republik Indonesia Pasal 9 Nomor 34 Tahun 2004 (LN RI Tahun 2004 Nomor 127) tentang Susunan Organisasi Tentara Nasional Indonesia, bahwa TNI Angkatan Laut bertugas. (1) Melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan; (2) Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di Wilayah laut yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum Nasional dan hukum Internasional yang telah diratifikasi; (3) Melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah; (4) Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; serta (5) Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

TNI Angkatan Laut merupakan komponen utama dalam mengimplemetasikan wewenangnya dalam hal penegakan wilayah dan hukum di laut memiliki perananan diplomasi (*Diplomacy*), polisionil (*Constabulary*) dan pertahanan (*Defense*). Sebagai komponen utama pertahanan di laut, TNI Angkatan Laut wajib menjaga integritas wilayah NKRI dan mempertahankan stabilitas keamanan di laut serta melindungi sumber daya alam di laut dari gangguan keamanan maupun pelanggaran hukum di wilayah yuridiksi nasional Indonesia.

Salah satu peran tersebut yang berkaitan dengan polisionil merupakan bagian dari bentuk pelaksanaan Operasi Militer Selain Perang (OMSP) di bidang keamanan laut dilaksanakan dalam operasi pengamanan jalur-jalur pelayaran nasional maupun internasional, pengamanan kapal berbendera Indonesia yang berlayar di luar perairan yuridiksi nasional Indonesia dari ancaman tindakan pembajakan dan perompakan.

Implementasi penegakan hukum tersebut tidak hanya dilakukan di dalam negeri tetapi juga di luar yurisdiksi nasional khususnya untuk mengamankan aset-aset bangsa Indonesia dan tidak terkecuali penanganan tindak pidana perompakan dan pembajakan di luar perairan yurisdiksi nasional dalam rangka melindungi Kepentingan Nasional. Dalam kepentingan mengamankan dari tindak pidana pembajakan di luar yurisdiksi, pelibatan TNI perlu dilindungi oleh peraturan perundang-undangan nasional.

Peranan TNI Angkatan Laut yang tidak kalah pentingnya berkaitan dengan dinamika ancaman yang bersifat faktual dan potensial, maka TNI Angkatan Laut memosisikan diri untuk berperan sebagai alat negara di bidang pertahanan dan mengemban fungsi sebagai penangkal terhadap segala bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata lainnya untuk melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia atau yang dikenal dalam tugas Operasi Militer Perang (OMP). Selanjutnya implementasi tugas melaksanakan Operasi Militer Selain Perang (OMSP) di antaranya adalah diplomasi yang dijalankan TNI Angkatan Laut salah satunya adalah mengirimkan pasukan penjaga perdamaian dunia di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Selain itu peran diplomasi TNI AL adalah melaksanakan kehadiran atau penguasaan terhadap laut teritorial yurisdiksi Nasional maupun laut yang menjadi hak berdaulat seperti di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).

Dalam pengerahan kekuatan dan kemampuan TNI Angkatan Laut diimplementasikan dalam Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT) yang terdiri dari Kapal Perang (KRI), pesawat udara (Pesud), Marinir dan Pangkalan. Pengerahan kekuatan TNI AL tersebut dilaksanakan secara terintegrasi dan yang menjadi komponen utama SSAT tersebut adalah KRI. Pesawat udara dalam melaksanakan fungsi penerbangan di implementasikan sebagai kesenjataan KRI. Oleh karena itu pengoperasian Pesud selalu diarahkan sebagai kesenjataan KRI.

Dalam sejarah pertempuran laut yang terjadi sejak perang dunia II (PD II) hingga terakhir pada perang antara Inggris dan Argentina dalam

memperebutkan kepulauan Falkland atau Malvinas. Dalam perang laut tersebut menunjukkan bahwa kapal-kapal perang kedua belah pihak hancur dan tenggelam akibat serangan pesawat udara kecuali Kapal Perusak Argentina Belgrano. Dari analisa pertempuran laut tersebut menunjukkan pula bahwa kehadiran pesawat udara dalam perang laut telah membuktikan tingkat kehandalan dalam bidang manuver yang tinggi dan cepat, pendadakan yang mengejutkan, dan daya hancur yang optimal. Oleh karena itu TNI AL memandang penting kehadiran pesawat udara sebagai komponen SSAT yang patut diperhitungkan dan dibentuk pada tahun 1956. Kepenentingan pesawat udara TNI AL tersebut kemudian diwadahi dalam organisasi yang hingga sekarang dikenal dengan Pusat Penerbangan Angkatan Laut (Puspenerbal).

4.1.2 Tugas Pokok Puspenerbal

Pusat Penerbangan Angkatan Laut (Puspenerbal) memiliki kedudukan sebagai Badan Pelaksana Pusat (Balakpus) Mabesal. Dibentuknya Puspenerbal merupakan hasil validasi organisasi dari Dinas Penerbangan TNI AL (Disnerbal) yang kemudian melakukan evaluasi terhadap pola pembinaan satuan-satuan penerbangan yang semula Wing Udara di bawah jajaran Koarmatim, Satudarmabar di bawah jajaran Koarmabar, Lanudal-Lanudal di bawah Lantamal sesuai kewilayahannya dipandang tidak efektif dan efisien sesuai profesi dan spektrum penugasan di bidang penerbangan.

Oleh karena itu pada tahun 2008 dilaksanakan alih bina satuan penerbangan di bawah Puspenerbal sebagaimana diatur dalam Peraturan Kasal Nomor Perkasal/98/XII/2008 tanggal 31 Desember 2008 tentang Perubahan Nama dan Alih Bina Kedudukan Wing Udara Koarmatim, Satudarmabar dan Alih Bina Kedudukan Lanudal serta Pembentukan Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat Udara (Fasharkan Pesud) TNI Angkatan Laut. Satu tahun kemudian validasi organisasi dan Peresmian Puspenerbal dilaksanakan sebagaimana diatur melalui Peraturan Kasal Nomor Perkasal/35/V/2009 tanggal 19 Mei 2009 tentang

Organisasi dan Prosedur Pusat Penerbangan TNI Angkatan Laut (Puspenerbal).

Tugas Pokok Puspenerbal berdasarkan Peraturan Kasal Nomor Perkasal/35/V/2009 tanggal 13 Mei 2009 tentang Pokok-Pokok Organisasi dan Prosedur Pusat Penerbangan TNI Angkatan Laut, tugas yang diemban melakukan pembinaan kekuatan Penerbangan TNI Angkatan Laut yang meliputi; Pengintaian Udara Taktis, Anti Kapal Selam, Anti Kapal Permukaan, Pendaratan Pasukan Lintas Helikopter. Dukungan Logistik Cepat, Pengamatan Laut Terbatas serta menyelenggarakan fungsi dukungan pesawat udara, pembinaan materiel dan personel Penerbangan TNI Angkatan Laut sebagai sub Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT) dalam rangka penegakan kedaulatan dan hukum di laut.

Peran pesawat udara dalam Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT) adalah sebagai kesenjataan dari KRI. Pesawat udara dalam melaksanakan operasi tidak dilakukan secara mandiri, namun terintegrasi dengan KRI khususnya dalam melaksanakan fungsiintai taktis, pengamatan laut, anti kapal selam dan pendaratan Pasrat lintas helikopter. Fungsi Penerbangan TNI Angkatan Laut dapat dilihat dari fungsi penerbangan yang diatur dalam Peraturan Kasal Nomor Perkasal/35/V/2009 tanggal 19 Mei 2009 tentang Pokok-Pokok Organisasi dan Prosedur Pusat Penerbangan TNI Angkatan Laut sebagai: (1) Intai Taktis; (2) Anti Kapal Selam (AKS); (3) Anti Kapal Permukaan Air (AKPA); Pengamatan Laut; (4) Pendaratan Pasrat Lintas Helikopter; serta (5) Dukungan Logistik

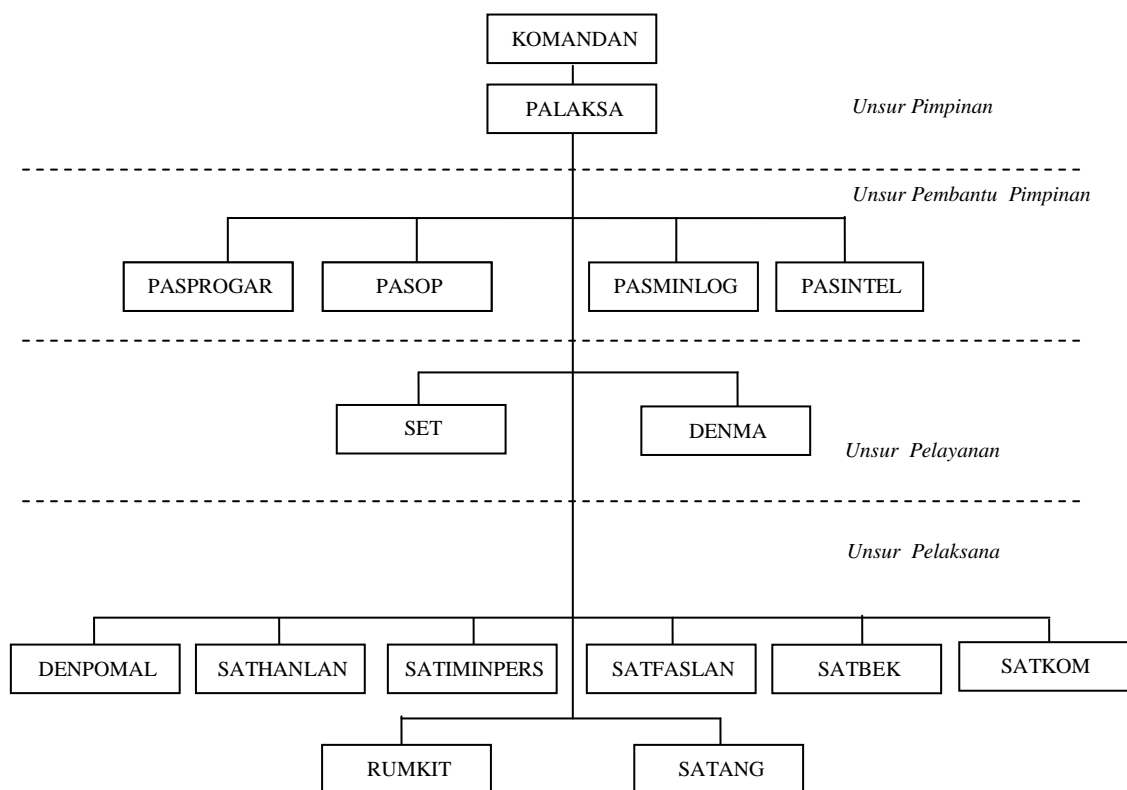
Sejak dilaksanakan alih bina satuan-satuan penerbangan ke dalam jajaran Puspenerbal pada tahun 2008, maka pembinaan Pangkalan udara TNI AL tidak lagi di bawah jajaran Pangkalan Utama TNI AL (Lantamal), melainkan di bawah Puspenerbal. Lanudal sebagai Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT) memiliki tugas dalam mendukung administrasi dan logistik bagi pesawat udara yang melaksanakan operasi di wilayah kerjanya. Lanudal di bawah jajaran Puspenerbal di bedakan dalam Kelas A, B dan C.

Adapun tugas pokok dan fungsi Pangkalan Udara Angkatan Laut (Lanudal) menurut ketentuan Pasal 17 Peraturan Kasal Nomor Perkasal/35/V/2009 tanggal 13 Mei 2009 tentang Pokok-Pokok Organisasi Puspenerbal adalah unsur pelaksana Puspenerbal yang bertugas membina dan menyelenggarakan dukungan administrasi dan logistik bagi unsur-unsur pesawat udara TNI AL. Dalam regulasi tersebut diatur fungsi Lanudal menurut Pasal 17 huruf b sebagai berikut:

- a. Menyusun rencana dan program pembinaan dukungan administrasi dan logistik sesuai dengan rencana dan program Puspenerbal, serta membantu Pangkalan TNI AL dalam melaksanakan Binpotnaskuatmar sesuai lingkup dan tingkat kewenangannya.
- b. Menyiapkan dukungan fasilitas labuh, fasilitas harpesud, fasilitas pembekalan, fasilitas perawatan personel, fasilitas pembinaan pangkalan bagi pesawat udara TNI Angkatan Laut.
- c. Melaksanakan bekal umum, bekal pemeliharaan, bekal operasi, bekal personel dan bekal khusus bagi personel serta unsur-unsur udara yang melaksanakan operasi di wilayahnya.
- d. Melaksanakan perawatan personel yang meliputi penampungan perumahan, messing, pelayanan/dukungan kesehatan, angkutan, rekreasi, penegakkan dan pembinaan tata tertib disiplin, pembinaan mental dan jasmani serta bantuan hukum.
- e. Membina kekuatan dan kemampuan di jajarannya meliputi perencanaan, penyusunan, pelatihan, penyiapan dan pelaksanaannya.
- f. Melaksanakan koordinasi pelaksanaan pertahanan dan pengamanan pangkalan.
- g. Melaksanakan pembinaan aspek pengamanan personel, materiel dan dokumen serta menghimpun data intelmar.
- h. Melaksanakan pelayanan jasa meliputi konstruksi, instalasi, angkutan, sarana dan prasarana di wilayahnya.

Lanudal kelas A di bawah jajaran Puspenerbal hanya ada satu yaitu Lanudal Juanda yang berkedudukan di Sidoarjo. Lanudal Juanda sejak diresmikan pada tahun 1964 merupakan pangkalan udara Angkatan

Laut terbesar yang pernah dimiliki TNI AL. Pangkalan terbesar ini dalam perencanaan para perintis penerbangan merupakan pangkalan permanen yang difungsikan sebagai Pangkalan Induk (*Home Base*) Penerbangan Angkatan Laut yang memiliki kemampuan sebagai pemusatan pendidikan para penerbang, teknisi pemelihara pesawat udara, material udara, perawatan personel, fasilitas pangkalan (Fasilitas labuh, Fasilitas emeliharaan, Fasilitas perawatan, Fasilitas pembekalan dan Fasilitas Pembinaan pangkalan). Adapun struktur organisasi Lanudal Juanda sebagai berikut:



Gambar 4.1. Struktur Organisasi Lanudal Juanda

Pangkalan Udara TNI AL Juanda pada awalnya dibangun oleh Presiden RI I Ir. Soekarno sebagai pemusatan kekuatan penerbangan angkatan laut untuk mempersiapkan perebutan Irian Barat dari tangan penjajah Belanda yang masih menguasainya. Beberapa pesawat yang baru dibeli pemerintah RI seperti AS-4 Gannet sebanyak 16 buah dari Inggris dan Helikopter Mi-4 sebanyak 12 buah dari Rusia yang berfungsi sebagai *Anti Submarine Warfare* (ASW), Pembom IL-28 Ilyusin sebanyak

12 buah dari Rusia serta 2 buah UF-28 Albatros (*amphibious*) di tempatkan di Juanda. Sebelum melaksanakan penyerangan ke Irian Barat para *air crew* dipersiapkan di Pangkalan Juanda ini.

Seluruh kekuatan pesawat udara Angkatan Laut dipersiapkan di Pangkalan Udara Angkatan Laut Juanda sebelum diterbangkan ke pangkalan aju atau pendekat menuju Irian Barat. Penerbang yang lulus dididik di Inggris, Belanda dan Amerika kemudian menjadi instruktur bagi penerbang muda di Surabaya untuk dapat mengoperasikan pesawat AS-4 Gannet, Mi-4, IL-28 dan UF-28. Untuk mengoperasikan Pangkalan Udara Angkatan Laut Juanda secara optimal saat itu, Biro Penerbangan mempersiapkan personelnya dengan mendidik secara profesional sesuai bidangnya masing-masing di antaranya mendidik personel navigator di US Navy dan Uni Sovyet, mendidik personel *Air Traffic Controller* (ATC) di NATCC Glynca USA, LPPU Curug dan Senerbang, mendidik personel pemelihara pesawat udara di *Royal Air Force Technical College* di Henlow Inggris, *Aircraft Mechanic* di USA, *Aircraft Maintenance Officer* (AMO) di Mempis Tennessee US Navy, Uni Sovyet, serta mendidik personel untuk mengikuti pendidikan *Air Suotter Training Course and naval Gunfire Liaison Officer* di Naval Base Coronado California USA.

Pada awal pengoperasian Pangkalan Udara Angkatan Laut Juanda dilaksanakan benar-benar sebagai *Naval Base*, sehingga pangkalan ini menjadi satu pangkalan besar dan memiliki teknologi yang paling lengkap di Indonesia saat itu. Bahkan Garuda Indonesia Airways (GIA) memindahkan rute kantor operatornya dari Morokrembangan ke Juanda. Begitu besar aset yang dimiliki pangkalan ini kemudian timbul permasalahan anggaran pemeliharaan dan perawatannya. Permasalahan tersebut semakin meruncing ketika anggaran pemeliharaan dibebankan kepada komandan pangkalan saat itu.

Pengawakan Lanudal Juanda terus berkembang seiring dengan pemanfaatan bersama oleh penerbangan sipil. Faktor minimnya anggaran pemeliharaan dan perawatan pangkalan disikapi dengan pemanfaatan aset oleh pihak luar dengan harapan dapat menjadi sumber penghasilan.

Sumber penghasilan yang diperoleh dari pemanfaatan aset dinas (Fasdin) tersebut pada mulanya tidak dilakukan secara transparan dan belum diatur menurut ketentuan yang berlaku, sehingga sangat berpotensi terjadinya penyimpangan dalam mengelola hasil pemanfaatan dari pihak luar.

4.1.3 PT Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Juanda

Sejarah PT Angkasa Pura I (Persero) pada awalnya dikenal dengan sebutan Angkasa Pura Airports pelopor Badan Usaha milik pemerintah yang bergerak di bidang pengusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia sejak tahun 1962. Ide tersebut muncul dari Presiden RI Soekarno yang baru kembali dari Amerika Serikat. Beliau menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju.

Tanggal 15 November 1962 terbit Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Tugas pokoknya adalah untuk mengelola dan mengusahakan Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu-satunya bandar udara internasional yang melayani penerbangan dari dan ke luar negeri selain penerbangan domestik. Setelah melalui masa transisi selama dua tahun, terhitung sejak 20 Februari 1964 PN Angkasa Pura Kemayoran resmi mengambil alih secara penuh aset dan operasional Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta dari Pemerintah RI. Tanggal 20 Februari 1964 itulah yang kemudian ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan.

Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan PP Nomor 21 tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan PP Nomor 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah nama menjadi PN Angkasa Pura, dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia. Secara bertahap, Pelabuhan Udara Ngurah Rai - Bali, Halim Perdanakusumah (Jakarta), Polonia (Medan),

Juanda (Surabaya), Sepinggan (Balikpapan), dan Sultan Hasanuddin (Makasar) kemudian berada dalam pengelolaan PN Angkasa Pura. Selanjutnya, berdasarkan PP Nomor 37 tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum).

Berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura I (Persero). Saat ini, Angkasa Pura Airports mengelola 13 (tiga belas) bandara di kawasan tengah dan timur Indonesia, yaitu Bandara I Gusti Ngurah Rai – Denpasar; Bandara Juanda – Surabaya; Bandara Sultan Hasanuddin – Makassar; Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan – Balikpapan; Bandara Frans Kaisiepo – Biak; Bandara Sam Ratulangi – Manado; Bandara Syamsudin Noor – Banjarmasin; Bandara Ahmad Yani – Semarang; Bandara Adisutjipto – Yogyakarta; Bandara Adi Soemarmo – Surakarta; Bandara Internasional Lombok - Lombok Tengah; (a) Bandara Pattimura – Ambon; dan Bandara El Tari – Kupang.

Disamping itu, Angkasa Pura Airports saat ini memiliki 5 (lima) anak perusahaan, yaitu PT Angkasa Pura Logistik, PT Angkasa Pura Properti, PT Angkasa Pura Suport, PT Angkasa Pura Hotel, dan PT Angkasa Pura Retail.

Aspek legalitas penggunaan Pangkalan Udara TNI AL Juanda oleh suatu Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Aspek legalitas PT Angkasa Pura I sebagai badan hukum dapat ditunjukkan melalui beberapa akta penderian sebagai berikut.

1. Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham di Luar Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan No. 35 tanggal 15 Agustus 2008, dibuat di hadapan Petrus Suandi Halim, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Keputusan No. AHU-64347.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 16 September 2008 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan No.AHU-0085987.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 16 September 2008

dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 89 tanggal 4 November 2008, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No. 22475.

2. Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perseroan No. 34 tanggal 27 Agustus 2009, yang dibuat di hadapan Petrus Suandi Halim, S.H., Notaris di Jakarta, laporan perubahan anggaran dasar telah diterima dan dicatat di dalam database Sisminbakum Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.10-17648 tanggal 13 Oktober 2009, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0066863.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 13 Oktober 2009 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 64 tanggal 10 Agustus 2010, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No. 943.
3. Akta Pernyataan Keputusan Rapat dan Keputusan Para Pemegang Saham Yang Diambil di Luar Rapat Perseroan No. 5 tanggal 15 Agustus 2012, yang dibuat di hadapan Utiek Rochmuljati Abdurachman, S.H., M.Li., M.K.n., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Keputusan No. AHU-46777.AH.01.02.Tahun 2012 tanggal 3 September 2012 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan No.AHU-0078751.AH.01.09.Tahun 2012 tanggal 3 September 2012 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No.84 tanggal 19 Oktober 2012, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No. 62059.
4. Akta Pernyataan Persetujuan Menteri Badan Usaha Milik Negara Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan No. 2 tanggal 16 Januari 2013, yang dibuat di hadapan Nanda Fauz Iwan, S.H., M.K.n., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Keputusan No. AHU-.AH.01.10-02672 tanggal 31 Januari 2013 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan No.AHU-0006473.AH.01.09.Tahun 2013 tanggal 31 Januari

2013 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 24 tanggal 25 Maret 2014, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No. 255/L.

5. Akta Pernyataan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan No. S-504/MBU/08/2015 tentang Penambahan Modal Disetor dan Perubahan Anggaran Dasar Perseroan No. 11 tanggal 22 September 2015, yang dibuat di hadapan Julius Purnawan, S.H., M.Si., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Keputusan No. AHU-AH.01.03-0972301 tanggal 15 Oktober 2015 dan didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-3566456.AH.01.11.Tahun 2015 tanggal 15 Oktober 2015 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 95 tanggal 27 November 2015, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No. 584/L.

Selanjutnya sebagai badan hukum privat yang kedudukannya sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) melakukan kerjasama pengelolaan Pangkalan udara TNI AL Juanda sebagai Bandara Internasional melalui Surat Keputusan Bersama antara Menteri Pertahanan, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan Nomor Kep/23/XI/1981, Nomor KM217/AU/106/Phb-81 dan Nomor 661/KMK.011/1981 tanggal 26 Oktober 1981 tentang Pengalihan Pengelolaan Penerbangan Sipil di Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda dari Departemen Pertahanan dan Keamanan kepada Departemen Perhubungan merupakan titik awal pengelolaan sebagian aset Lanudal Juanda oleh Perum Angkasa Pura. Selanjutnya pada tanggal 7 Desember 1981 ditandatangani Berita Acara Serah Terima Pengelolaan penerbangan sipil di Lanudal Juanda Nomor: B.A/37/XII/1981, Nomor: B.A/06/XII/1981 dari Dephankam kepada Dephub dengan menyerahkan pengelolaan aset tanah seluas 3.999.069 m² beserta bangunan dan sarana prasarana. Berdasarkan Surat Perjanjian Kerja Sama Nomor SP.51/HK.04.01/2014/PD JO. Nomor PKS/8/II/2014 Tanggal 13 Februari

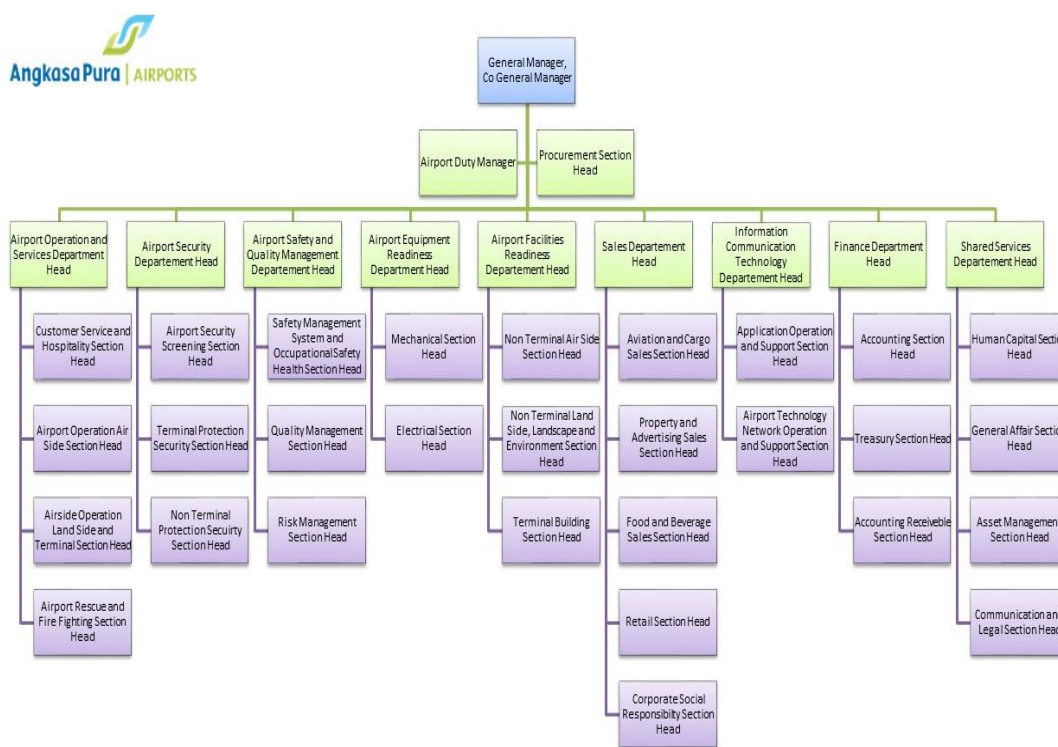
2014 Tentang Pemanfaatan Tanah dan Fasilitas TNI Angkatan Laut sebagai Terminal 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

Bandara Juanda Surabaya meliputi Terminal 1 di sebelah Utara Landas Pacu yang dibangun pada tahun 2006 dengan luas 62.700 m². Sementara itu jumlah penumpang per Desember 2016 sudah mencapai 19.483.844 orang pertahun. Sedangkan pembangunan Terminal 2 di sebelah Selatan Landas Pacu yang luasnya lebih sempit dibandingkan dengan Terminal 1 yaitu hanya seluas 59.718 m² hanya untuk melayani penerbangan internasional. Adapun saat ini jumlah penumpang perhari rata-rata 53.380 orang, dengan lalu lintas pesawat 407 penerbangan perhari. Bandara Juanda memiliki visi menjadi salah satu dari sepuluh perusahaan pengelola bandar udara terbaik di Asia, dengan misi antara lain meningkatkan nilai pemangku kepentingan, menjadi mitra pemerintah dan pendorong pertumbuhan ekonomi, mengusahakan jasa kebandarudaraan melalui pelayanan prima yang memenuhi standar keamanan, keselamatan, dan kenyamanan, meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreatifitas dan inovasi dan memberikan kontribusi positif terhadap lingkungan hidup.

Dari beberapa kebijakan pemerintah baik Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Keamanan/Panglima ABRI kemudian diserahkan kepada PT Angkasa Pura I pada tahun 1989. Dasar-dasar kebijakan publik atau kebijakan pemerintah inilah yang dijadikan peneliti untuk menggali informasi dan implementasi yang dilakukan PT Angkasa Pura I (*private corporation*) dan TNI AL cq Lanudal Juanda (*public corporation*) dalam meningkatkan kerja sama di Bandara Juanda yang berbasiskan pada sistem pertahanan semesta (Sishanta).

Inilah alasan pentingnya peneliti menjadikan beberapa kebijakan publik untuk mengetahui implementasi kerja sama penggunaan pangkalan sebagai Bandara Internasional di Juanda ini dalam kaitannya dengan sistem pertahanan telah dilaksanakan dengan baik atau tidak.

Adapun struktur organisasi PT Angkasa Pura I Bandara Juanda (Wawancara dengan GM PT AP I) sebagai berikut:



KEP.84/OM.01.01/2016

Gambar 4.2. Struktur Organisasi Bandara Internasional Juanda

4.2 Analisis Data dan Interpretasi Hasil

4.2.1 Status Kepemilikan Tanah Bandar Udara Internasional Juanda Menurut Hukum Nasional

Untuk menganalisa permasalahan pertama dalam tesis ini perlu terlebih dahulu dianalisa secara kelimuan yang tepat yaitu melalui ilmu hukum dalam menemukan terminologi pengertian dari sudut pandang kepemilikan tanah menurut hukum nasional Terminologi milik dan tanah secara normatif dapat dirujuk dalam ilmu hukum perdata khususnya dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Pokok-Pokok Agraria (Undang-Undang Pokok Agraria/UUPA). Untuk membahas permasalahan 1 (satu) pada Bab I Pendahuluan, sebelumnya perlu dijabarkan beberapa kebijakan dalam bentuk regulasi dalam tataran hirarki peraturan perundang-undangan pertanahan di Indonesia. permasalahan satu yang dimaksud adalah status kepemilikan tanah Bandara Juanda harus dibahas melalui pendekatan hukum nasional. Pemahaman regulasi

di bidang pertanahan atau agraria ini penting untuk dijadikan pemahaman dan pengetahuan secara terminologis, sehingga akan lebih fokus.

Di Indonesia pengertian agraria meliputi bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta ruang angkasa seperti yang ditentukan dalam Pasal 1 ayat (2) dan (3) UUPA. Kekayaan alam yang terkandung di dalamnya meliputi kekayaan alam yang ada di bumi maupun yang ada di (dalam) air, serta tenaga unsur pada ruang angkasa yang dapat dipergunakan untuk usaha memelihara dan mengembangkan kesuburan bumi, air serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dan hal-hal lain yang terkait dengan itu (Pasal 48 UUPA). Pasal 48 UUPA memberikan pengertian tentang bumi yang meliputi permukaan bumi yang berada di daratan tetapi juga yang berada di bawah air. Tanah yang berada di bawah air yang di kenal dengan sebutan Landas Kontinen seperti yang diatur dalam UU Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia (Lembar Negara RI Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembar Negara Nomor 2994). Pasal 1 ayat (5) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria memberikan pengertian tentang air termasuk pula dalam pemahaman air ini adalah perairan pedalaman maupun laut wilayah Indonesia. Ketentuan ini kemudian dijabarkan dalam UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (lembar Negara RI Tahun 1996, Nomor 73, Tambahan Lembar Negara Nomor 3647) jo UU No. 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air (Lembar Negara RI Tahun 2004 Nomor 32, Tambahan Lembar Negara Nomor 4377).

Dari uraian di atas menunjukkan bahwa pengertian dan ruang lingkup agraria dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria sangatlah luas. Penyebutan agraria sama dengan tanah, tidak sepenuhnya dapat dibenarkan karena memang ruang lingkup agraria tidak selalu berbentuk tanah. Tanah merupakan salah satu bagian dari agraria. Dengan perkataan lain dapat dikatakan, bahwa tanah dipahami sebagai agraria dalam pengertian yang sempit. Ketentuan hukum mengatur sumber daya agraria adalah hukum agraria. Seberapa

besar jangkauan hukum agraria mengatur akan sama dengan pengertian dan ruang lingkup agraria. Hanya saja, tidak semua aspek dari agraria akan mendapatkan pengaturan dari hukum agraria. Hukum agraria hanya terbatas pada pengaturan atas hak penguasaan sumber daya agraria. Sementara aspek yang lain diserahkan pada bidang ilmu lainnya. Misalnya tanah sebagai sumber daya agraria. Hukum agraria hanya mempunyai jangkauan wilayah pengaturan sebatas pada hak atas penggunaan tanah.

UUPA merupakan ketentuan dasar dan hak penguasaan atas sumber daya agraria yang mengatur 5 materi yakni. *Pertama*, terdiri dari 4 Bab dengan rician Bab I tentang Dasar dan ketentuan pokok (15 Pasal), dan Bab I ini akan mengikat dan berlaku pada materi yang diatur dalam bab-bab berikutnya. Bab II tentang hak atas tanah, air dan ruang Angkasa serta pendaftaran tanah terdiri dari 12 bagian dan 23 pasal, Bab III tentang ketentuan Pidana terdiri dari 1 pasal dan Bab IV tentang Ketentuan Peralihan terdiri dari 6 pasal. *Kedua*, tentang ketentuan Konversi (9 pasal). *Ketiga*, tentang Perubahan Susunan Pemerintahan Desa untuk perombakan UUPA (1 pasal). *Keempat*, tentang hapusnya hak dan wewenang Pemerintahan Swapraja (1 pasal). *Kelima*, tentang penyebutan sebagai UUPA (1 pasal). *Keenam*, secara khusus pada Bab II dari 12 bagian, pengaturan hak guna air hanya pada bagian IX yang terdiri dari 1 pasal, demikian pula pengaturan tentang hak guna ruang angkasa hanya mendapatkan satu bagian saja (bagian X) dan terdiri dari satu pasal juga. Sedangkan lainnya hanya mengatur pendaftarannya. Dengan demikian ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria lebih banyak memberikan pengaturan tentang tanah jika dibandingkan dengan pengaturan atas objek dari agraria lainnya, seperti tubuh bumi, air, serta ruang angkasa.

Sebagai ketentuan dasar dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dijabarkan dalam ketentuan merupakan bentuk derivasi atau turunan, sehingga secara substansif tidak boleh bertentangan dengan prinsip dan ketentuan yang ada.

Susunan kehidupan di Indonesia dalam aspek perekonomian dapat digolongkan dalam corak agraris di mana seluruh bumi, air dan ruang angkasa termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya adalah bumi, air dan ruang angkasa merupakan kekayaan nasional bangsa Indonesia. Kekayaan nasional adalah modal bersama untuk dapat digunakan sebagai sarana membangun masyarakat yang adil dan makmur sebagaimana tercantum dalam cita-cita luhur Pancasila pada sila kelima yakni “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.” guna mewujudkan isi cita-cita tersebut perlu adanya pemahaman tentang pertanahan yang tidak diatur secara eksplisit di dalam Undang-Undang Dasar 1945.

Pada Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 memberikan makna “bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.” Bumi memiliki arti yang sangat luas secara astronomi sebagai sebuah planet tempat hidup manusia, dunia atau permukaan tanah. (KBBI, 1999, p. 136). Dengan demikian bumi dapat diartikan sebagai media permukaan bumi, media di dalam bumi, dan media dasar air (kontinen dasar laut). Dari pengertian di atas, maka yang dimaksud dengan bumi dalam Undang-Undang Dasar 1945 adalah tanah dan termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Istilah tanah memberikan pengertian bumi atau lapisan yang berada di bagian paling atas. Kata tanah ini merupakan rujukan dari bahasa Inggris (*land*) yang berarti tanah atau ladang, bahasa Belanda (*akker*) yang berarti ladang, bahasa Latin (*agrarius*) yang berhubungan dengan tanah atau ladang pertanian. Dari bahasa Latin tersebut kemudian dikenal di Indonesia untuk menyebutkan agraria. Sedangkan untuk istilah air memiliki pengertian; (a) laut pedalaman dan (b) laut teritorial. Oleh karena itu kekayaan yang terdapat di dalam air dikuasai pula oleh negara untuk dipergunakan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Dari penjelasan di atas menunjukkan bahwa Undang-Undang Dasar 1945 menunjukkan kepentingan kolektif lebih diutamakan daripada kepentingan individual. Dengan dasar-dasar di atas, menunjukkan, bahwa

negara memiliki kewenangan untuk menguasai tanah di wilayahnya atau mempunyai kewenangan untuk menguasai tanah di wilayahnya atau memiliki kewenangan dan tanggung jawab untuk mengatur.

Dari pengertian yang diberikan di atas, maka dikuasai negara di dalam hukum administrasi publik memiliki makna kewenangan pemerintahan pusat seperti diatur dalam pasal 17 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 dan secara khusus kewenangan secara konstitusional diatur pada Bab III pasal 3 ayat (1 dan 2) tentang Kekuasaan Pemerintahan Negara sebagai kewenangan (atributif) yang sah dan memiliki dasar hukum. Kewenangan negara untuk mengelola, mengatur tanah untuk kemakmuran sebesar-besarnya rakyat tersebut menimbulkan otoritas negara atas tanah secara hukum publik seperti diatur pada pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945.

Pengertian penguasaan menurut Undang-Undang Nomor 5 tahun 1960 Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dapat diartikan dalam arti secara fisik dan secara yuridis. Penguasaan secara yuridis adalah penguasaan yang dilandasi oleh hak yang dilindungi hukum dan pada umumnya memberi kewenangan pada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dihaki.

Pada ketentuan yang berlaku di negara Inggris, pengertian tanah diatur dalam *Section 205 (1) (ix) of the law of Property Right 1925* yang menyatakan :

“ Land includes of any tenure, and mines and minerals, whether or not held apart from the surface, buildings or parts of building (whether the division is horizontal, vertical or made in other the way) and other corporeal hereditaments; also a manor, an advowson, and a rent and other incorporel hereditaments; and an easement, right privilege, or benefit in, over or derived from land...”

Dalam ruang lingkup agrarian tanah merupakan bagian dari bumi yang disebut permukaan bumi, dalam Pasal 4 ayat (1) UUPA atas dasar hak menguasai dari negara sebagai yang dimaksud Pasal 2 ditentukan

adanya macam-macam hak atas permukaan bumi yang disebut tanah. Tanah dalam pengertian yuridis adalah permukaan bumi sedangkan hak atas tanah adalah hak atas sebagian tertentu permukaan bumi yang berbatas, berdimensi dua dengan ukuran panjang dan lebar. Objek hukum tanah adalah hak penguasaan atas tanah maksudnya Hak yang berisi serangkaian wewenang, kewajiban dan atau larangan bagi pemegang haknya untuk berbuat sesuatu mengenai tanah yang dihaki. Hirarki hak-hak penguasaan atas tanah dalam hukum tanah nasional adalah (a) hak bangsa Indonesia atas tanah, (b) hak penguasaan negara atas tanah, (c) hak ulayat masyarakat hukum adat, dan (d) hak perseorangan, sedangkan yang dimaksud dengan hak-hak atas tanah di Indonesia dikenal beberapa macam, diantaranya (a) wakap tanah hak milik, (b) hak jaminan atas tanah (hak tanggungan), dan hak milik atas satuan rumah susun.

Dari pengertian hirarki hak atas tanah di atas, maka dalam kebijakan pertanahan sebagaimana diatur dalam UUPA diketahui beberapa hak sebagai berikut.

a. Hak Milik. Pengertian Hak Milik menurut Pasal 20 ayat (1) UUPA adalah Hak turun temurun, terkuat dan terpenuh yang dapat dipunyai orang atas tanah dengan mengingat ketentuan dalam Pasal 6. Turun temurun artinya Hak milik atas tanah dapat berlangsung terus selama pemiliknya masih hidup dan bila pemiliknya meninggal dunia maka hak miliknya dapat dilanjutkan oleh ahli warisnya sepanjang memenuhi syarat sebagai subjek hak milik. Terkuat artinya Hak Milik atas tanah lebih kuat bila dibandingkan dengan hak atas tanah yang lain tidak mempunyai batas waktu tertentu, mudah dipertahankan dari gangguan pihak lain dan tidak mudah hapus. Terpenuh artinya Hak Milik atas tanah memberi wewenang kepada pemiliknya paling luas bila dibandingkan hak atas tanah yang lain.

Subjek Hak Milik. Yang dapat mempunyai (subjek hak) tanah Hak Milik menurut UUPA dan peraturan pelaksanaannya adalah :

- 1) Perseorangan, yaitu Hanya warga negara Indonesia yang dapat mempunyai hak milik (Pasal 21 ayat (1) UUPA). Ketentuan ini menentukan perseorangan yang hanya berkewarganegaraan Indonesia yang dapat mempunyai tanah hak milik.
 - 2) Badan-badan Hukum. Pemerintah menetapkan badan-badan hukum yang dapat mempunyai hak milik dan syarat-syaratnya (Pasal 21 ayat (2) UUPA) yaitu Bank-bank yang didirikan oleh negara (bank negara), Koperasi pertanian, badan keagamaan dan badan sosial
- b. Hak Guna Usaha (HGU). Pengertian Hak Guna Usaha menurut pasal 28 ayat (1) UUPA adalah Hak untuk mengusahakan tanah yang dikuasai langsung oleh negara dalam jangka waktu sebagaimana tersebut dalam Pasal 29, guna perusahaan, pertanian atau peternakan. Luas Hak Guna Usaha adalah untuk perseorangan luas minimalnya 5 hektar dan luas maksimalnya 25 hektar. Sedangkan untuk badan hukum luas minimalnya 5 hektar dan luas maksimalnya ditetapkan oleh Kepala Badan Pertanahan Nasional. Jangka Waktu Hak Guna Usaha mempunyai jangka waktu untuk pertama kalinya paling lama 35 tahun dan dapat diperpanjang untuk jangka waktu paling lama 35 tahun (pasal 29 UUPA) sedangkan pasal 8 PP No. 40 tahun 1996 mengatur jangka waktu 35 tahun diperpanjang 25 tahun dan diperbaharui paling lama 35 tahun.
- c. Hak Guna Bangunan (HGB). Pengertian Hak Guna Bangunan menurut Pasal 35 UUPA yaitu Hak untuk mendirikan dan mempunyai bangunan atas tanah yang bukan miliknya sendiri, dengan jangka waktu paling lama 30 tahun dan dapat diperpanjang untuk jangka waktu paling lama 20 tahun. Menurut Pasal 26 sampai dengan pasal 29 PP No. 40 Tahun 1996 jangka waktu hak guna bangunan berbeda sesuai dengan asal tanahnya, yaitu :
- 1) Hak Guna Bangunan Atas Tanah Negara Hak guna bangunan ini berjangka waktu pertama kali paling lama 30 tahun, dapat

diperpanjang paling lama 20 tahun, dan dapat diperbaharui untuk jangka waktu paling lama 30 tahun

- 2) Hak Guna Bangunan Atas Tanah Hak Pengelolaan. Hak Guna Bangunan ini berjangka waktu pertama kali paling lama 30 tahun dapat diperpanjang selama 20 tahun, dan dapat diperbaharui untuk jangka waktu paling lama 30 tahun
- 3) Hak Guna Bangunan Atas Tanah Hak Milik. Hak Guna Bangunan ini berjangka waktu paling lama 30 tahun, tidak ada perpanjangan jangka waktu. Namun atas kesepakatan pemilik tanah dengan pemegang hak guna bangunan dapat diperbaharui dengan pemberian hak guna bangunan baru dengan akta yang dibuat oleh PPAT dan wajib didaftarkan pada kantor pertanahan kabupaten/kota setempat

Berdasarkan pasal 40 UUPA Hak Guna Bangunan hapus karena (a) jangka waktunya berakhir; (b) dihentikan sebelum jangka waktunya berakhir karena sesuatu syarat tidak dipenuhi; (c) dilepaskan oleh pemegang haknya sebelum jangka waktunya berakhir; (d) dicabut untuk kepentingan umum; (e) diterlantarkan; (f) tanahnya musnah; dan (g) ketentuan dalam pasal 36 ayat (2).

- d. Hak Pakai. Pengertian Hak Pakai menurut pasal 41 ayat (1) UUPA adalah Hak untuk menggunakan dan atau memungut hasil dari tanah yang dikuasai langsung oleh negara atau tanah milik orang lain, yang memberi wewenang dan kewajiban yang ditentukan dalam keputusan pemberiannya oleh pejabat yang berwenang memberikannya atau dalam perjanjian dengan pemilik tanahnya yang bukan perjanjian sewa menyewa atau perjanjian pengolahan tanah, segala sesuatu asal tidak bertentangan dengan ketentuan UUPA. Jangka Waktu Hak Pakai. Pasal 41 ayat (2) UUPA tidak menentukan secara tegas berapa lama jangka waktu hak pakai. Dalam PP No. 40 Tahun 1996 jangka waktu hak pakai diatur pada Pasal 45 sampai dengan 49 yaitu :
 - 1) Hak Pakai Atas Tanah Negara. Hak pakai ini berjangka waktu untuk pertama kali paling lama 25 tahun, dapat diperpanjang untuk

jangka waktu paling lama 20 tahun, dan dapat diperbaharui untuk paling lama 25 tahun.

- 2) Hak Pakai Atas Tanah Hak Pengelolaan. Hak pakai ini berjangka waktu untuk pertama kali paling lama 25 tahun, dapat diperpanjang untuk paling lama 20 tahun, dan dapat diperbaharui untuk jangka waktu paling lama 25 tahun.
- 3) Hak Pakai Atas Tanah Hak Milik. Hak Pakai ini diberikan untuk paling lama 25 tahun dan tidak dapat diperpanjang. Namun atas kesepakatan antara pemilik tanah dengan pemegang hak pakai dapat diperbaharui dengan pemberian hak pakai baru dengan akta yang dibuat oleh PPAT dan wajib didaftarkan ke kantor pertanahan kabupaten

Dasar hukum kepemilikan tanah di Bandara Juanda tidak dapat dipisahkan dari keberadaan Pangkalan Udara TNI AL Juanda yang dibangun pada tahun 1959-1964. Pembangunan pangkalan tersebut diawali dengan survei dari para insinyur lulusan Institut Teknologi Bandung (ITB) bersama pada personel penerbangan ALRI saat itu yang bertugas untuk mencari lokasi pengganti Pangkalan Udara Angkatan Laut Morokrembangan (eks Belanda MLD). Setelah ditetapkan lokasi yang memenuhi syarat untuk dibangun suatu lapangan terbang lengkap dengan *landscape* sebuah pangkalan yang besar sebagai pemusatan penerbangan ALRI yaitu di kawasan Waru.

Untuk membangun pangkalan yang cukup besar, maka dibutuhkan tanah yang sangat luas. Luasan tanah di kawasan Waru tersebut berada di 12 desa yaitu: (1) desa Tambak Cemandi; (2) desa Cemandi; (3) desa Pulungan; (4) desa Betro; (5) desa Sedati Agung, (6) desa Pabean; (7) desa Sedati Gede; (8) desa Semampir; (9) desa Pranti, (10) desa Gisik Cimande; (11) desa Banjar Kemuning, dan (12) desa Sawo Tratap.



Gambar 4.3 Desa yang dibebaskan untuk Pembangunan Lanudal Juanda tahun 1960.

Dari 12 (dua belas) tersebut hanya 8 (delapan) desa yang secara langsung digunakan sebagai pangkalan Udara ALRI saat itu yaitu: (1) desa Tambak Cemandi; (2) desa Cimandi; (3) desa Pulungan; (4) desa Betoro; (5) desa Sedati Agung, (6) desa Sedati Gede; (7) desa Prandi; dan (8) desa Banjar Kemuning.

Beberapa desa tersebut kemudian dibebaskan dengan cara pembayaran secara langsung kepada pemilik tanah di 12 (dua belas) desa. Pembebasan tanah tersebut diperuntukan sebagai pangkalan udara ALRI dan pembangunannya secara langsung dipimpin oleh Perdana Menteri I Republik Indonesia Ir. Juanda. Secara bertahap tanah-tanah yang dibebaskan tersebut kemudian disertifikatkan sebagai Hak Penguasaan Negara sebagaimana diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Pokok-Pokok Agraria (UUPA).

Tanah-tanah yang digunakan pangkalan udara ALRI tersebut kemudian disertifikatkan mulai tahun 1990-1991 sesuai data sertifikat tanah Hak Penguasaan negara pada tabel 4.1 di bawah ini.

Tabel 4.1 Data Sertifikat Tanah Lanudal Juanda

| NO | No. REG IKN | SERTIFIKAT | LUAS (M ²) | LOKASI (DESA) |
|----|----------------|----------------------------------------------------|---------------------------|-------------------|
| 1 | 44416001 | HP.No. 1 tgl 140991 GS No. 4276/1991 tgl 090991 | 423.010 | Tambak Cemandi |
| 2 | 44416002 | HP.No. 1 tgl 150391 GS No. 69/1991 tgl 210191 | 685.950 | Gisik Cemandi |
| 3 | 44416003 | HP.No. 1 tgl 150391 GS No. 501/1991 tgl 280191 | 1.437.030 | Cemandi |
| 4 | 44416004 | HP.No. 2 tgl 150391 GS No. 497/1991 tgl 280191 | 206.530 | Cemandi |
| 5 | 44416005 | HP.No. 3 tgl 150391 GS No. 500/1991 tgl 280191 | 112.660 | Cemandi |
| 6 | 44416006 | HP.No. 1 tgl 210990 GS No. 3409/1990 tgl 120990 | 466.090 | Pulungan |
| 7 | 44416007 | HP.No. 2 tgl 210990 GS No. 3410/1990 tgl 120990 | 815.620 | Pulungan |
| 8 | 44416008 | HP.No. 2 tgl 150391 GS.No.361/1991/ tgl 250191 | 389.295 | Betro |
| 9 | 44416009 | HP.No. 4 tgl 150391 GS.No. 498/1991 tgl 120990 | 749.510 | Sedati Agung |
| 10 | 44416010 | HP.No. 5 tgl 150391 GS.No. 499/1991 tgl 280191 | 10.555 | Sedati Agung |
| 11 | 44416011 | HP.No. 1 tgl 210990 GS.No. 3412/1990 tgl 120990 | 261.330 | Sedati Gede |
| 12 | 44416012 | HP.No. 1 tgl 150391 GS.No. 360/1991 tgl 250191 | 10.210 | Pabean |
| 13 | 44416013 | HP.No. 1 tgl 150391 GS.No. 359/1991 tgl 250191 | 821.590 | Semampir |
| 14 | 44416014 | HP.No. 1 tgl 150391 GS.No.362/1991 tgl 250191 | 1.098.745 | Pranti |
| 15 | 44416015 | HP.No. 2 tgl 05491 GS.No. 1489/1991 tgl 270291 | 48.875 | Pranti |
| 16 | 44416016 | HP.No. 4 tgl 050491 GS.No. 1491/119 tgl 270391 | 600 | Banjar Kemuning |
| 17 | 44416017 | HP.No. 2 tgl 150391 GS.No. 48/1991 tgl 170191 | 109.365 | Banjar Kemuning |
| 18 | 44416018 | HP.No. 3 tgl 150391 GS.No. 49/1991 tgl 170191 | 1.327.610 | Banjar Kemuning |
| 19 | 44416019 | HP.No. 7 tgl 150391 GS.No. 68/1991 tgl 210191 | 101.150 | Semambung |
| 20 | 44416020 | HP.No. 1 tgl 150391 GS.No. 39/1991 tgl 090191 | 54.410 | Sawo Tratap |
| 21 | 44416021 | HP.No. 2 tgl 150391 GS.No. 502/1991 tgl 280191 | 50.680 | Sawo Tratap |
| 22 | 44416022 | HP.No.3 tgl 210990 GS No.3408/1990 tgl 120990 | 143.175 | Pulungan |
| | | Jumlah | 9.323.990 | |

Sumber: Disfaslanal

Bandara Juanda yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan sejak tahun 1981 dan oleh PT Angkasa Pura I pada tahun 2000, secara

fisik menggunakan sebagian besar tanah Lanudal Juanda. Sejak tahun 2000, PT Angkasa Pura menggunakan tanah Negara TNI AL untuk kepentingan kebandarudaraan. Dalam perjanjian kerjasama tahun 2001 tertuang PT Angkasa Pura I menggunakan tanah Lanudal Juanda dengan status Hak Pakai sebagaimana diatur pada PKB Nomor PKB/02/XI/2001 tanggal 22 November 2001 dan PKS I Nomor KTR/12/02-32/V/2002/Faslan tanggal 28 Mei 2002.

Keputusan tiga Menteri antara Menteri Pertahanan dan Keamanan/Panglima ABRI, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan serta dikuatkan lagi dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 1984 tentang Pemisahan dan Pengalihan Kekayaan Negara pada Pelabuhan Udara Polonia di Medan dan Juanda di Surabaya untuk dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara dalam Perum Angkasa Pura dan ditegaskan lagi dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1989 tentang Pemisahan dan Pengalihan Kekayaan Negara Pada Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan (Senopen) di Medan, Surabaya, Bali, Ujung Pandang dan Unit Keselamatan Penerbangan di Balikpapan untuk dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara dalam Perum Angkasa Pura I. Sehingga Lanudal Juanda dijadikan penyertaan modal pemerintah yang mengakibatkan terjadi dua pencatatan aset (*double account*) oleh dua institusi antara TNI AL dengan PT. Angkasa Pura I (Persero)

Dalam SKB 3 (tiga) menteri (Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Pertahanan dan Keamanan) Nomor Kep/23/10/1981, Nomor 661/LML.001/1981 dan Nomor KM/21. Selanjutnya dilaksanakan serah terima pengelolaan sipil kepada Dirjen Perhubungan Udara sesuai Berita Acara Nomor BA/3/XII/1981, BA/06/XII/1981 tanggal 7 Desember 1981 yang pada intinya berupa.

- a. Tanah seluas 399.906 Ha termasuk barang tak bergerak dan barang yang ada di atasnya.
- b. Semua peralatan keselamatan penerbangan dan komunikasi.
- c. Peralatan pendukung seperti genset, trafo, gardu listrik, lampu penerangan, tangki bahan bakar, tangki air dan lain sebagainya.

Dalam pembangunan Bandara Juanda di sisi utara *runway* pada tahun 2001 maka kembali lagi PT Angkasa Pura I menambah penggunaan tanah TNI AL seluas 46,2 Ha sebagai perluasan *apron* dan *pon (drainage)*. Dengan demikian total tanah TNI AL yang digunakan oleh PT Angkasa Pura I yaitu 399.906 Ha + 46.2 Ha = 446.106Ha.

Menurut Danlanudal Juanda, status Bandara Juanda dilihat dari hukum Nasional adalah *enclave civil*, merupakan milik TNI AL dan juga digunakan oleh penerbangan sipil menjadi Bandara Internasional Juanda.

Menurut peneliti, dari beberapa ketentuan hukum nasional yang berkaitan dengan pertanahan yang berlaku di Indonesia, maka dapat diketahui bahwa status tanah di Bandara Juanda dapat diketahui melalui dasar historikal dan dasar hukum dengan status Tanah Hak Pakai TNI AL. Dasar hukum kepemilikan tanah di Bandara Juanda tidak dapat dipisahkan dari keberadaan Pangkalan Udara TNI AL Juanda yang dibangun pada tahun 1959-1964.

Tabel 4.2 Hasil Temuan Analisis Hukum Nasional

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Kepemilikan Tanah Bandara Internasional Juanda | Menurut Hukum Nasional | Menurut Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA) tanah Lanudal Juanda memiliki status Tanah Hak Pakai TNI AL. Tanah di Bandara Juanda dapat diketahui melalui dasar historikal dan dasar hukum. |

Sumber: Olahan Peneliti

4.2.2 Kerja Sama Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda

4.2.2.1 Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Pengertian Bandara sering disebut *airport* (pelabuhan udara). Bandara selanjutnya dikenal sebagai fasilitas di mana pesawat terbang seperti pesawat udara dan helikopter dapat lepas landas dan mendarat. Suatu bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu atau helipad (untuk pendaratan helikopter), sedangkan

untuk bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunaannya seperti bangunan terminal dan hanggar. Penggunaan Pangkalan sebagai Bandara tidak luput dari ketentuan hukum internasional dan nasional.

Menurut *Annex 14* dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) : Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 nomor 33, disebutkan bahwa bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Bandara menurut kebijakan undang-undang penerbangan pasal 192 dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu Bandara umum dan Bandara khusus. Sedangkan peranan Bandara itu sendiri diatur menurut Pasal 194 sebagai simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya; sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian; sebagai tempat alih moda transportasi; sebagai pendorong dan penunjang kegiatan industri dan /atau perdagangan; sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan dan penanganan bencana; dan sebagai prasarana untuk memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Melihat peranan Bandara yang begitu terhadap kemajuan dan perkembangan sendi-sendi kehidupan nasional Indonesia, maka perlu diketahui fungsi asasi Bandara itu sendiri. Adapun fungsi asasi dari Bandara tersebut yaitu sebagai fungsi pemerintahan (regulator) dan perusahaan (operator) sebagaimana diatur dalam Pasal 195.

Hal yang tidak kalah pentingnya dalam pembahasan kebandarudaraan tersebut adalah aspek keamanan dan keselamatan penerbangan. Beberapa aspek penting berkaitan dengan keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandara ditetapkan kebijakan pengaturan kawasan menurut Pasal 206 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang meliputi: (a) kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas; (b) kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan; (c) kawasan di bawah permukaan transisi; (d) kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam; (e) kawasan di bawah permukaan kerucut; dan (f) kawasan di bawah permukaan horizontal-luar. Selain 6 (enam) kawasan keselamatan tersebut, juga diatur mengenai kebijakan pengaturan kawasan kebisingan yang diakibatkan oleh suara pesawat udara yang berada di darat maupun di udara. Kawasan kebisingan tersebut dibedakan dalam 3 (tiga) tingkatan yaitu tingkat I, II dan III sebagaimana diatur dalam Pasal 207.

Setelah mengetahui terminologi Bandara yang memiliki ciri sebagai fasilitas moda transportasi udara, maka perlu juga mengetahui terminologi pangkalan Udara. yang dimaksud pangkalan (*Base*) di lingkungan militer Indonesia (Tentara Nasional Indonesia/TNI) terdapat tiga pangkalan menurut matra Angkatan Darat (AD), Angkatan Laut (AL) dan Angkatan Udara). Adapun pangkalan udara tersebut digunakan sebagai pelabuhan bagi pesawat-pesawat udara yang dimiliki oleh masing-masing matra tersebut.

Menurut kebijakan nasional yang mengatur pangkalan udara diatur dalam undang-undang penerbangan Pasal 1 bahwa Pangkalan Udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia.

Pada umumnya sebuah pangkalan udara berada di sisi daratan dengan landasan (*runway*) sebagai tempat *take off* dan *landing* pesawat udara. dalam beberapa terminologi lain landasan ini juga disebut

pelabuhan udara, namun hal itu tidak lazim digunakan dalam teori maupun regulasi internasional maupun nasional, sehingga yang lazim dikenal adalah landasan.

Dalam sejarah kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, seluruh sendi kehidupan milik atau yang dikuasai Belanda dan Jepang sebagai penjajah, maka harus segera dilaksanakan peralihan kepada Indonesia. tidak terkecuali aset-aset militer berupa pangkalan-pangkalan udara Belanda (*Marine Luchtvaart Diens/MLD*), Pangkalan Udara Belanda (*Koninklijke Luchtmacht/Klu*) dan pangkalan angkatan darat Belanda (*Het Korps Commandotoepen/KCT*) (dikutip dari laman jakartagreater.com).

Beberapa pangkalan yang dioperasikan oleh Perbangan Angkatan Laut Belanda (MLD) tersebut kemudian dialihkan kepada ALRI seperti Pangkalan Udara Morokrembangan (*Moorokrembangan Luchtvaart Diens*) dan di (Biak Sorido *Luchtvaart Diens*). Pangkalan Udara Angkatan Laut Belanda ini difokuskan untuk mengoperasikan pesawat tempur dan beberapa pesawat *Maritime* jenis amphi yang memiliki kemampuan *take off* dan *landing* baik di darat maupun air. Oleh karena itu perbedaan pokok dari pangkalan-pangkalan udara AD, AL dan AU tersebut adalah bahwa khusus untuk pangkalan udara AL memiliki ciri lapangan terbang air. Berbeda dengan pangkalan udara AD dan AU yang berbasiskan daratan.

Seluruh pangkalan udara peninggalan Belanda maupun Jepang tersebut dirancang lengkap dengan kemampuan pertahanan anti serangan udara dari segala arah untuk mengamankan Alutsista pesawat udara dan basis yang ada di sisi daratan. Selain kemampuan pertahanan anti serangan udara dilengkapi pula dengan bunker tempat perlindungan di bawah tanah yang dapat dihubungkan satu dengan lainnya. Tata ruang pertahanan di pangkalan udara tersebut menunjukkan bahwa sistem pertahanan diri (*self defence protector system*) telah menjadi prioritas dalam membangun suatu pangkalan udara.

Dilihat dari pendeskripsian secara umum di atas, jelas memang berbeda antara Bandara dikelola PT Angkasa Pura 1 dan 2 dengan Pangkalan TNI AL (pangkalan udara) seperti pada tabel 4.3 di bawah ini.

Tabel 4.3 Perbedaan Antara Bandara dan Pangkalan Udara

| Bandara | Pangkalan Udara |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Dibangun untuk menunjang kegiatan moda transportasi udara. | Dibangun untuk menunjang pertahanan Negara |
| Keuntungan menjadi tujuan bersama | Keamanan wilayah NKRI menjadi tujuan bersama. |
| Memiliki fasilitas pelayanan penumpang dan cargo | Tidak memiliki fasilitas pelayanan penumpang dan cargo. |
| Semua orang dapat masuk ke dalam wilayah bandara. (syarat dan ketentuan berlaku) | Hanya orang yang berkepentingan yang dapat memasuki wilayahnya |
| Kegiatan operasionalnya dibiayai oleh dirinya sendiri melalui penganggaran internalnya. | Kegiatan operasionalnya mendapat bantuan dari Negara. |
| Berada di bawah pengawasan kementerian transportas | Berada di bawah kementerian pertahanan |

Sumber: Olahan Peneliti

Selain perbedaan di atas, keduanya memiliki beberapa persamaan seperti yang diuraikan pada tabel 4.4 di bawah ini.

Tabel 4.4 Persamaan Bandara dan Pangkalan Udara

| Bandara | Pangkalan Udara |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Memiliki Fasilitas pelayanan Pesawat udara | |
| Memiliki fungsi dan infrastruktur sama sebagai pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara | |
| Memiliki organisasi pegawai bandara | |
| Memiliki petugas pelaksana kegiatan operasional bandara (ATC, Marshalling, Ground, dll) | |

Sumber: Olahan Peneliti

Kebijakan dasar pengembangan suatu pangkalan udara tidak dapat terlepas dari penggelaran kekuatan udara yang diselenggarakan atas dasar efisiensi dan efektifitas penggunaan kekuatan dihadapkan kepada ancaman yang akan terjadi. Oleh karena itu lokasi penggelaran kekuatan udara dan fasilitas pendukungnya memegang peranan penting di dalam mengantisipasi kemungkinan ancaman yang akan

terjadi. Kecepatan bereaksi untuk menjaga sedini mungkin ancaman dapat menggagalkan musuh jauh sebelum masuk ke wilayah kedaulatan Indonesia, sehingga perlindungan terhadap obyek-obyek vital dan industri-industri strategis yang memiliki nilai *high resources* bagi negara dapat optimal.

Menurut hukum nasional yang mengatur tentang kegiatan penerbangan sebagaimana diatur menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (LN RI Tahun 2009 Nomor 1). Di dalam undang-undang tersebut diketahui pada Pasal 257, 258 dan 259 tentang penggunaan bersama bandar udara (Bandara) dan pangkalan udara. di Indonesia terdapat 35 Bandara atau pangkalan udara yang digunakan secara bersama oleh sipil dan militer (dikutip dari laman *dephub.go.id*).

Penggunaan bersama Bandar udara atau pangkalan udara dilakukan dengan mempertimbangkan kebutuhan pelayanan jasa transportasi udara, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan, keamanan dan pertahanan negara serta peraturan perundang-undangan.

Demikian halnya dengan Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda, sejak dioperasikan pada tahun 1960 hingga saat ini belum memiliki tata ruang pertahanan anti serangan udara. Beberapa kajian kebutuhan pertahanan udara di Juanda belum mendapat perhatian serius oleh Pusat Penerbangan Angkatan Laut (Puspenerbal). Begitu pula dengan 9 (sembilan) Pangkalan Udara Angkatan Laut (Lanudal) yang berada di jajaran Puspenerbal hingga saat ini belum menyusun *master plan* Lanudal Kelas A, B dan C secara komprehensif. Hal ini menunjukkan ketidakseriusan pembina penerbangan Angkatan Laut dalam menyiapkan Alutsista.

Menurut *informan 1*, Pangkalan udara TNI AL Juanda memiliki satuan pertahanan (Sathanlan), namun belum optimal. Pada tahun 2009 organisasi ini dikembangkan dengan kemampuan hingga anti serangan udara pada tingkat peleton, namun sayangnya diubah oleh Mabesal tanpa melibatkan Puspenerbal sebagai pembina, sehingga kemampuan tersebut

tidak ada lagi. Pada tahun 2013 telah diajukan revisi kembali organisasi tersebut namun hingga saat ini belum terwujud.

Senada dengan yang disampaikan oleh *informan 4*, bahwa Lanudal Juanda belum mampu melindungi diri dari serangan udara musuh terhadap obyek Bandara Juanda. Saat ini Lanudal Juanda belum memiliki senjata anti udara untuk melindungi diri dari ancaman udara.

Menurut peneliti, kerja sama kerja sama dalam rangka meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan dalam mengoperasikan Bandara telah dilaksanakan dengan baik, namun belum optimal. Kemampuan Satuan pengamanan dan keselamatan penerbangan yang dimiliki oleh Lanudal Juanda maupun Bandara Internasional Juanda masih terbatas.

Tabel 4.5 Hasil Temuan Analisis Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Kerja Sama Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda | Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan | Dalam keadaan damai, pangkalan udara yang digunakan bersama berlaku ketentuan penerbangan sipil, sedangkan pengawasan dan pengendalian penggunaan kawasan keselamatan operasi penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan bersama dilaksanakan oleh otorita bandar udara setelah mendapat persetujuan dari instansi terkait |

Sumber: Olahan Peneliti

4.2.2.2 Penanggulangan Pada Kondisi Darurat Perang/ Militer

Dalam mendukung kerja sama di bidang keamanan di Bandara, Juanda, menurut GM AP I Bandara Internasional Juanda telah diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 140 Tahun 2015 tentang Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan

Nasional. Selanjutnya diatur pula pada Pasal 10 disebutkan bahwa Panglima TNI mempunyai tanggung jawab sebagai pemegang komando penanganan keadaan darurat. Guna meningkatkan kemampuan personel Bandara dan TNI AL dalam mengamankan Bandara dan Lanudal, dilaksanakan melalui latihan bersama sesuai Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP. 479 Tahun 2015 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, rencana penanggulangan keadaan darurat Bandara. Latihan bersama ini dilaksanakan 2 kali setahun sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. Kerja sama keamanan tersebut diwujudkan pula dalam pelatihan calon pegawai PT Angkasa Pura I dengan TNI AL tahun 2015 dan 2017.

Menurut *informan 1*, dalam menghadapi situasi darurat militer untuk mempertahankan Lanudal Juanda beserta fasilitas Bandara yang ada, personel penerbangan dilatih secara periodik melalui Geladi tugas tempur pangkalan udara maupun Geladi tugas tempur pesawat udara.

Disampaikan oleh *informan 3*, bahwa pelatihan *Aviation Security* (Avsec) Bandara bekerja sama dengan TNI AL dalam kegiatan bela diri. Pelatihan terhadap personel Bandara tersebut merupakan potensi sumber daya manusia dalam mendukung sistem pertahanan semesta.

Menurut *informan 4*, pihak TNI AL dalam mendukung keamanan Bandara telah menyiapkan kekuatan pasukan khusus yang memiliki kemampuan dalam penindakan dan pencegahan tindakan melawan hukum (*unlawfull act*) khususnya dalam kondisi darurat pembajakan pesawat udara (*hijacking*) yaitu dengan menyiapkan Komando Pasukan Katak (Kopaska) Koarmatim, pasukan Intai Amfibi (Taifib) dari Marinir, Satuan Pertahanan Pangkalan organik Lanudal, Detasemen Polisi Militer (Denpomal), Satuan Intelijen dan Pasukan K9 (anjing pelacak) yang telah beberapa kali berhasil menggagalkan upaya kejahatan di Bandara. Dan yang tidak kalah penting yaitu pengamanan sisi luar dari Bandara oleh Satgas TNI AL bersenjata lengkap di beberapa sisi yang mengandung

kerawanan. Kerja sama keamanan ini berdampak pada rasa aman bagi pengguna jasa layanan kebandarudaraan di Juanda.

Menurut *informan 1*, prioritas utama adalah pembentukan organisasi dan pengawak personel kualifikasi pertahanan udara baik organik Lanudal maupun Marinir. Alutsista senjata anti serangan udara seperti meriam 23mm /GB *Twin Gun* dan kendaraan BCV (*Battery Command Vehicle*) dan fasilitas pos untuk penempatan senjata tersebut dan integrasi dengan kemampuan yang dimiliki oleh TNI AD dan TNI AU.

Peneliti berpendapat, kerja sama yang terjalin selama ini hanya sebatas pelatihan keadaan darurat di masa damai, seperti kemampuan dalam penindakan dan pencegahan tindakan melawan hukum (*unlawfull act*) khususnya dalam kondisi darurat pembajakan pesawat udara (*hijacking*) dan belum dilaksanakannya kerja sama penanggulangan pada kondisi darurat perang/ militer. Lanudal Juanda belum mampu melindungi diri dari serangan udara musuh terhadap objek Bandara Internasional Juanda dan belum didukung oleh satuan-satuan lain.

Tabel 4.6 Hasil Temuan Analisis Penanggulangan Pada Kondisi Darurat Perang/ Militer

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | Kerja Sama Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda | Penanggulangan Pada Kondisi Darurat Perang/ Militer | 1. Pelatihan keadaan darurat di Bandara Internasional Juanda selama ini dilaksanakan dengan melibatkan dari TNI AL. 2. Lanudal Juanda belum mampu melindungi diri dari serangan udara musuh terhadap obyek Bandara Juanda |

Sumber: Olahan Peneliti

4.2.2.3 Pertahanan Pangkalan

Dinamika perkembangan di bidang pertahanan pangkalan sejalan dengan potensi ancaman yang berkembang. Dalam menghadapi ancaman terhadap pangkalan udara TNI AL Juanda yang dilingkupi oleh

lingkungan pesisir, perindustrian, perkotaan, pemukiman sangat berpotensi terhadap serangan udara dari musuh. Oleh karena itu dalam mempertahankan pangkalan diperlukan pertahanan anti serangan udara yang mampu menjaga keberadaannya beserta potensi yang ada di dalamnya.

Pada tahun 2009 organisasi Satuan Pertahanan Pangkalan Lanudal Juanda telah dikembangkan organisasi dan pengawakan yang memiliki kemampuan pertahanan anti serangan udara sesuai Keputusan Kasal Nomor Kep/1465/XII/2009 tanggal 4 Desember 2009 tentang Daftar Susunan Personel (DSP) Puspenerbal. Dalam DSP tersebut terdapat organisasi Sathanlan yang Komandan Kompi Satuan Anti Serangan Udara, namun pada tahun 2013 diubah tanpa melibatkan Puspenerbal, sehingga tidak lagi memuat kemampuan Sathanlan dalam bidang anti serangan udara. Perubahan DSP tersebut. Keputusan Kasal Nomor Kep/352/III/2012 tanggal 9 Maret 2013 tentang DSP Mabesal bagian Keempat (Puspenerbal) mengandung problematik dan tidak sesuai dengan Peraturan Kasal Nomor Perkasal/35/V/2009 tentang Pokok-Pokok Organisasi dan Prosedur Puspenerbal.

Menurut *informan 1*, Kondisi fasilitas pertahanan pangkalan di Juanda belum memenuhi standar pangkalan kelas A. Yang ada sekarang hanya 2 AMX Marinir, 2 Mobil PMK, 2 Mobil patroli. Standar untuk Lanudal Kelas A memiliki senjata anti serangan udara model terbaru minimal seperti meriam 23mm /GB Twin Gun dan kendaraan BCV (*Battery Command Vehicle*).

Untuk mengawaki satuan pertahanan anti serangan udara, menurut Danlanudal Juanda, diperlukan personel dengan kualifikasi dan kemampuan dalam mengoperasikan sistem kesenjataan anti serangan udara melalui pendidikan dan pelatihan yang intensif. Pendidikan tersebut tidak hanya diarahkan pada kemampuan mengoperasikan senjata saja tetapi juga kemampuan memelihara, sehingga memiliki tingkat kesiapsiagaan dan kehandalan yang terjaga dengan baik. Perekrutan personel pengawak pertahanan pangkalan harus disinergikan dengan

program pendidikan TNI AL yang diselenggarakan oleh Komando Pendidikan dan Latihan TNI AL (Kodiklatal) dengan spesialisasi atau kejuruan pertahanan udara.

Menurut peneliti, Satuan Pertahanan Pangkalan Lanudal Juanda saat ini belum memiliki kemampuan pertahanan anti serangan udara, dikarenakan minimnya Alutsista yang sesuai standar pangkalan kelas A, maupun personel dengan kualifikasi dan kemampuan dalam mengoperasikan sistem kesenjataan anti serangan udara.

Tabel 4.7 Hasil Temuan Analisis Pertahanan Pangkalan

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 | Kerja Sama Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda | Pertahanan Pangkalan | Penentuan kebutuhan Alutsista kesenjataan dan personel yang standar sesuai dengan medan Lanudal Juanda, yaitu pertahanan anti serangan udara yang mampu menjaga keberadaan pangkalan beserta potensi yang ada di dalamnya, dengan mempertimbangkan macam dan jenis potensi serangan udara |

Sumber: Olahan Peneliti

4.2.2.4 Mendukung Penyiapan ASEAN *Open Sky Policy*

Perkembangan penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara internasional diarahkan bekemampuan Bandara kelas dunia sebagaimana untuk menyiapkan kebijakan regional yaitu ASEAN *Open Sky* yang berlaku tahun 2015 sebagaimana diatur pada Pasal 90 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada ayat (1) pembukaan pasar angkutan udara menuju ruang udara (*open skies*) dari dan ke Indonesia untuk perusahaan angkutan udara niaga asing dilaksanakan secara bertahap berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak. Sedangkan pada ayat (2) perjanjian bilateral atau multilateral

sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan dan timbal balik.

Penggunaan pangkalan sebagai Bandara secara teknis diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan sebagaimana diatur pada Pasal 51, pada ayat (1) bandar udara atau pangkalan udara dapat digunakan secara bersama untuk penerbangan sipil dan penerbangan militer. Ayat (2), penggunaan bersama suatu bandar udara atau pangkalan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan, (a) keamanan dan keselamatan penerbangan, (b) kelancaran operasional penerbangan, dan (c) kepentingan penerbangan sipil dan militer. Pada pasal 52, ayat (1) penggunaan bersama bandar udara atau pangkalan udara untuk penerbangan sipil dan penerbangan militer ditetapkan melalui Keputusan Presiden. Pada ayat (2), dalam penetapan penggunaan bersama bandar udara atau pangkalan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sekurang-kurangnya memuat, (a) hak, kewajiban, tanggung jawab dan wewenang dari masing-masing pihak, b. status kepemilikan aset pada bandar udara atau pangkalan udara yang digunakan bersama, (c) sistem dan prosedur penggunaan bersama bandar udara atau pangkalan udara, dan (d) jenis kegiatan yang dominan dalam penerbangan.

Penggunaan Pangkalan sebagai bandara tidak hanya untuk kepentingan layanan penerbangan domestik dan internasional tetapi juga menyiapkan pemberlakuan liberalisasi pasar ASEAN dalam *Open Sky Policy*. Kesiapan Bandara Juanda untuk menyambut *Open Sky* tidak lepas dari keterlibatan berbagai pihak yang memiliki kepentingan terhadap Bandara maupun pangkalan. Adanya kekuatan dan kemampuan pangkalan akan memberikan rasa aman bagi pengguna Bandara khususnya dalam menyambut kebijakan ASEAN *Open Sky*. Hal serupa juga dilakukan di Bandara Changi dan Enchon Korea Selatan. Bandara-bandara mereka selalu dalam perlindungan pangkalan militer yang membantu dari aspek keamanan.

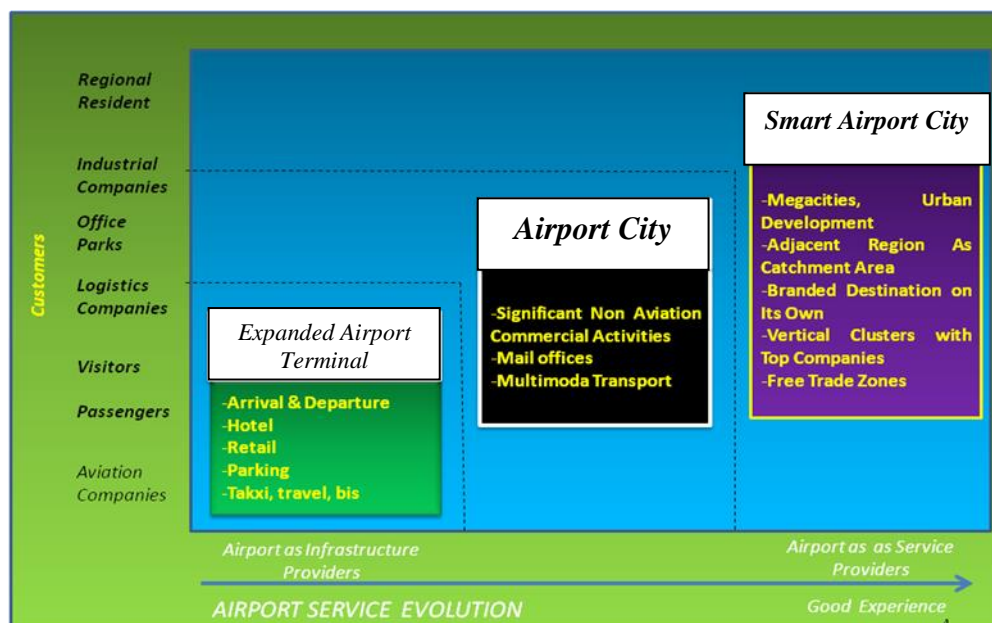
Sejalan dengan *Open Sky* yang diberlakukan di Indonesia, maka telah diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional ditetapkan bahwa Indonesia hanya membuka 5 (lima) Bandara Internasional untuk pelaksanaan ASEAN *Open Sky* 2015. Kelima Bandara tersebut adalah Kualanamu (Medan), Bandara Sukarno-Hatta (Jakarta), Bandara Ngurah Rai (Bali), Bandara Juanda (Surabaya), Bandara Sultan Hasanudin (Makasar). Hingga saat ini kelima Bandara tersebut secara bertahap telah melakukan upaya pembenahan baik pada aspek infrastruktur, fasilitas kebandarudaraan, sumber daya manusia, layanan ATC, keamanan dan lain sebagainya. Peningkatan Bandara tersebut diarahkan untuk dapat menjadi Bandara sekelas internasional dengan negara-negara ASEAN lainnya. Kelima Bandara tujuan *Open Sky* Indonesia tersebut juga telah dikoneksikan dengan beberapa tempat destinasi wisata yang sangat beragam yang mampu membuat daya tarik wisatawan asing untuk berkunjung ke Indonesia.

Prioritas mempersiapkan Bandara Internasional Juanda untuk melayani penerbangan *Open Sky* diperlukan redevinisi terminologi Bandara itu sendiri. Redevinisi kebandarudaraan sebagai tuntutan liberalisasi telah berkembang pesat menurut evolusi paradigma *Airport* di seluruh dunia. *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) telah menetapkan Bandara sebagai bagian infrastruktur strategis nasional yang terbesar di berbagai daerah Indonesia sebagai pintu gerbang dalam meningkatkan perekonomian dalam skala daerah, nasional hingga regional. Oleh karena itu Bandara harus terus dikembangkan dan dibanahi sesuai evolusi sebagai berikut:

- a. Evolusi konvensional *Airport* semula difokuskan sebagai layanan fasilitas operasional penerbangan pada awalnya merupakan *Expended Airport Terminal* yang melakukan layanan *arrival and Departure*, layanan transportasi darat, imigrasi, karantina, Pos dan cargo.
- b. Evolusi *Airport* kemudian berkembang menjadi *Airport City* yang menitikberatkan kegiatan bisnis pada *Non Aviation Comercial Activities*

dan *Aviation Comercial Activities*. Evolusi *Airport* ini tidak hanya memfokuskan sarana layanan operasional penerbangan saja namun telah mengembangkan kepentingan-kepentingan bisnis lainnya seperti perhotelan, Retail dan bisnis lainnya.

- c. Evolusi *Airport* di masa mendatang diarahkan menuju *Smart Airport City*, maka Bandara harus mampu menjadi *Megacities Urban Development, Adjacent Area, Branded Destination on Its Own, Vertical Cluster with Top Companies* dan *Free Trade Zones*. Berbagai fasilitas yang ada di Bandara Juanda saat ini telah merubah kesan Bandara yang semula sebagai sarana moda transportasi yang terdiri dari bangunan dan pintu-pintu *boarding*, kini menjadi tempat layanan serba ada dan menjadi tempat yang nyaman bagi pelanggan (*Good Experience*) bagi *customers* domestic maupun internasional. Di samping berdampak pada pertumbuhan perekonomian daerah, penataan ruang dan kawasan menjadi sangat penting bagi lingkungan di sekitar Bandara.



Gambar 4.4 Evolusi Perkembangan Bandara Internasional

Dalam *Annex 9* dalam Konvensi Chicago 1944 mengatur *Facilitation (infrastruktur)* dan pada *article 15 ICAO Airport and Similar Charge*. Dalam ketentuan internasional tersebut, Bandara masih

dikategorikan sebagai provider atau fasilitas pendaratan pesawat udara sebagai berikut:

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of over contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Bandara menurut *Annex 9* ICAO tersebut mengatur tentang fasilitas pendaratan, kontrol navigasi udara, terminal penumpang, cargo, pos, dan fasilitas lainnya yang pada dasarnya tidak mengatur aspek lain yang dapat dikembangkan di Bandara. Selanjutnya Bandara terus dikembangkan tidak hanya sekedar kepentingan fasilitas pendaratan dan tinggal landas pesawat udara dan kelengkapan lain seperti *Custom, Imigrasi, Charantine* dan *Security* tetapi Bandara dikembangkan sebagai pintu gerbang suatu negara terhadap transportasi udara negara lain yang dilengkapi dengan fasilitas dan pusat bisnis dari berbagai industri seperti perhotelan, restoran, olah raga, produk unggulan daerah domestik, pariwisata, transportasi darat, pendidikan penerbangan, *Maintenance, Repair and Overhaul* (MRO), dan infrastruktur yang menghubungkan pusat bisnis di suatu daerah dan internasional.

Pembangunan Pangkalan Udara Angkatan Laut Republik Indonesia (ALRI atau yang saat itu dikenal Pangkalan Udara Angkatan Laut Waru/Pualwa) merupakan Pangkalan Induk (*Home Base*) bagi pengembangan Penerbangan Angkatan Laut. Kemudian pada tahun 1962 didirikan perusahaan umum Angkasa Pura untuk mengelola penerbangan di Bandara Kemayoran. Kemudian pada tahun 1987 yang kemudian mengatur pengoperasian 13 Bandara (Ngurah Rai, Adisumarmo, Adisucipto, Achmad Yani, El Tari, Frans Kaisiepo, Sultan Hasanudin, Juanda, Lombok, Patimura, Sam Ratulangi, Sultan Aji Muhammad

Sulaiman, Syamsudin Noor), 2 *Cargo Warehousing Service (CWS)* dan 1 *Air Traffic Services (ATS)*.

PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) sejak tahun 1984 telah menunjukkan perkembangan yang signifikan dalam meningkatkan layanan operasional penerbangan domestik maupun internasional dan terus berkembang serta berevolusi melakukan pembenahan untuk bersaing dengan *Airport* negara lain menuju *World Class Airport*. Pengelolaan *Airport* yang berbasis bisnis yang efektif dan efisien juga tidak dapat meninggalkan peranannya sebagai layanan publik jasa transportasi udara dan peduli pada lingkungan sosial kemasyarakatan. Dalam perjalannya PT Angkasa Pura I dan II (Persero) dalam kedudukannya sebagai korporasi (Badan Usaha Bandara Udara/BUBU) telah banyak memberikan kontribusi nyata sebagai bagian sosial masyarakat lingkungannya. Untuk memenuhi standar *Airport World Class*, maka Bandara di Indonesia harus terus melakukan pembenahan dan peningkatan secara komprehensif bersama *stakeholder* lainnya.

Menurut *informan 1*, Bandara Juanda telah ditetapkan sebagai Bandara tujuan dalam *Asean Open Sky Policy*, maka banyak yang harus dibenahi baik pada aspek perjanjian kerja sama yang belum tuntas, evaluasi kebijakan, hak dan kewajiban yang belum terpenuhi, kebutuhan layanan program latihan dan penerbangan militer kepentingan pertahanan semesta yang belum pernah dibahas pada tingkat apapun. Hal ini penting untuk mengantisipasi perubahan kondisi dari sipil menjadi darurat militer, maka seluruh potensi Bandar Udara Juanda harus dapat diberdayakan dalam mendukung pertahanan semesta.

Peneliti berpendapat, kerja sama mempersiapkan Bandara Internasional Juanda untuk berevolusi menuju *Smart Airport City* dalam rangka memenuhi standar *Airport World Class*, namun belum dibenahi aspek perjanjian kerja sama yang belum tuntas, evaluasi kebijakan, hak dan kewajiban yang belum terpenuhi, kebutuhan layanan program latihan dan penerbangan militer.

Tabel 4.8 Hasil Temuan Analisis Mendukung Penyiapan
ASEAN *Open Sky Policy*

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4 | Kerja Sama Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda | Mendukung Penyiapan ASEAN <i>Open Sky Policy</i> | Prioritas mempersiapkan Bandara Internasional Juanda untuk melayani penerbangan <i>Open Sky</i> . Peningkatan sarana dan prasarana melalui Evolusi <i>Bandara</i> diarahkan menuju <i>Smart Airport City</i> , Untuk memenuhi standar <i>Airport World Class</i> |

Sumber: Olahan Peneliti

4.2.3. Upaya-Upaya Pembangunan dan Pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai Komponen Pertahanan dalam Sishanta

4.2.3.1 Pembangunan Fisik dan Sumber Daya Manusia

Dalam melaksanakan kerja sama penggunaan Pangkalan Udara TNI AL Juanda sebagai Bandara Internasional yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I sebagaimana ditungkan dalam dalam PKS I Nomor KTR/12/02-32/V/2002/Faslan tanggal 28 Mei 2002 meliputi bidang pembangunan fisik dan SDM. Pembangunan fisik yang akan dikembangkan oleh PT Angkasa Pura I harus mendapat perizinan terlebih dahulu dari TNI AL.

1. Pembangunan Fisik. Dalam pembangunan fisik untuk mengembangkan Pangkalan Udara TNI AL menjadi bandara berkelas dunia. Pembangunan fisik untuk kepentingan Bandara berupa. *Pertama*, fasilitas Labuh : *taxyway*, apron, terminal, *tower ATC*, navigasi bantu, *ground handling*, dan lain-lain. *Kedua*, fasilitas Perbekalan : pergudangan/Cargo dan Pos, *Ground suport Equipment (GSE)*, tangki DPPU Pertamina. *Ketiga*, fasilitas Terminal : ruang *tiketing*, ruang tunggu, ruang pengambilan bagasi, area parkir, akses perhuungan darat, pagar keamanan.

2. Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM), melalui, (1) penempatan jabatan GM Bandara dari personel TNI AL; (2) penempatan jabatan Asisten Manager Pengamanan; dan (3) penempatan personel kualifikasi ATC

Menurut *informan 1*, kerja sama penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara internasional tersebut hingga sekarang tidak dilaksanakan dengan optimal sesuai perjanjian. Pembangunan dan pengembangan Bandara Juanda tidak seluruhnya perencanaan melibatkan pihak TNI AL, sehingga sering dilakukan penghentian pembangunan karena belum mendapatkan ijin dari TNI AL. Hal ini menunjukkan pengembangan dan pembangunan Bandara tidak dilakukan secara terkoordinasi dan terpadu dengan kepentingan TNI AL dalam kepentingan pertahanan semesta.

Lebih lanjut *nforman 1* menyampaikan, kerja sama penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara Internasional banyak permasalahan yang dihadapi khususnya penggunaan aset yang tidak ditaati oleh PT Angkasa Pura I. Penggunaan aset tanah seluas 46,2 Ha di sisi utara *runway* yang sekarang digunakan untuk apron belum memenuhi aspek timbal balik yang saling menguntungkan di pihak TNI AL. Kompensasi dan kewajiban kepada negara juga belum diselesaikan dengan baik.

Berbeda dengan *informan 3*, bahwa upaya pembangunan ini terjadi karena memiliki kesepakatan dalam mengisi pembangunan negara di masa damai ini dengan pembangunan perekonomian pada aspek pengembangan fasilitas Bandara yang melayani rute penerbangan domestik dan internasional.

Menurut peneliti, kerja sama penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara internasional tidak dilaksanakan dengan optimal, dikarenakan perencanaan pembangunan dan pengembangan fisik dan SDM Bandara Internasional Juanda tidak seluruhnya melibatkan pihak TNI AL. Bandara Internasional Juanda mengabaikan hak dan kewajiban yang tertuang dalam pasal-pasal PKS.

Tabel 4.9 Hasil Temuan Analisis Pembangunan Fisik dan SDM

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Upaya-Upaya Pembangunan dan Pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai Komponen Pertahanan dalam Sishanta | Pembangunan Fisik dan Sumber Daya Manusia | pengembangan dan pembangunan fisik dan SDM Bandara belum dilakukan secara terkoordinasi dan terpadu dengan kepentingan TNI AL dalam kepentingan mendukung pertahanan semesta. |

Sumber: Olahan Peneliti

4.2.3.2 Penegakan Hukum di Udara

Upaya pertahanan semesta, dalam bidang penerbangan perlu terlebih dahulu mengetahui batas wilayah Indonesia khususnya batas wilayah udara yang akan diamankan dan dipertahankan. Hal tersebut akan diketahui *locus delicti* dalam mempertahankan negara. Batas wilayah ruang udara secara horisontal diukur berdasarkan pada luas wilayah darat dan laut perairan secara yurisdiksi (teritorial). Diketahui bahwa sejauh mana batas secara horizontal wilayah teritorial itu berada di darat dan perairan laut yang kemudian ditarik ke atas. Pengaturan wilayah Indonesia seperti diatur pada Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara bersifat problematik karena hanya mengatur ketentuan secara jelas wilayah daratan dan lautan, sedangkan wilayah udara belum diatur. Dalam diktum menimbang huruf b pada kodifikasi undang-undang, menyebutkan bahwa pengaturan mengenai wilayah negara meliputi 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.

Kemudian bagaimana untuk mengetahui batas udara wilayah negara berdaulat itu berada. Untuk mengetahui batas kedaulatan negara terhadap udara ditentukan sebagai berikut:

- a. Batas wilayah udara suatu negara berdaulat hingga sekarang belum ada konvensi internasional satupun yang dapat disepakati sebagai acuan untuk mengatur negara berdaulat terhadap ruang udara secara vertikal. Ketinggian atau luasan wilayah ruang udara suatu negara ini penting untuk ditetapkan guna mendapatkan kepastian hukum dan norma apa yang digunakan dalam memberikan batasan (ketinggian) secara vertikal tersebut. Oleh karena itu ada lagi pelanggaran yang dilakukan oleh suatu negara terhadap ruang udara negara lain.
- b. Pada Pasal 11 *Space Treaty* tahun 1987 pada prinsipnya tidak memperbolehkan suatu negara mengklaim kepemilikan dan kedaulatan atas ruang angkasa (*outer space*). Sedangkan dalam Rezim Hukum Laut *UNCLOS* 1982 hanya memberikan sinyalemen secara normatif kedaulatan dan penguasaan terhadap ruang angkasa (*air space*) saja.
- c. Beberapa usulan dari negara-negara untuk menentukan batas wilayah udara sampai dengan ketinggian tertentu berdasarkan studi ilmiah, praktek dan beberapa teori sebagai berikut.
 - 1) *Teori Gravitasi*. Prinsip gravitasi di mana benda tidak memiliki daya tarik bumi. (Bagaimana dengan pengaruh kecepatan pada benda tersebut yang tidak terpengaruh oleh gravitasi?)
 - 2) *Teori Cooper tentang Kekuatan/ Kekuasaan*. Batas wilayah udara suatu negara ditentukan pada kemampuan dan kekuatan suatu negara mengelolanya secara efektif di atas teritorialnya. Teori ini tidak mempertimbangkan azas keadilan dalam penerapan hukum, sehingga hanya berlaku pada negara yang memiliki kemampuan dan kekuatan saja yang dapat dengan bebas mengeksploitasi ruang udara sekalipun di atas wilayah berdaulat negara lain.
 - 3) *Prinsip dalam Rezim Chicago 1944*. Prinsip yang digunakan dalam Konvensi Chicago 1944 hanya berdasarkan pada kemampuan pesawat udara sipil (biasa) untuk mengudara. Namun bagaimana dengan kemampuan pesawat udara militer yang mampu menjangkau ketinggian melebihi pesawat udara sipil. Ruang udara

di mana pesawat udara sipil tidak mampu terbang di ruang udara itulah terbuka potensi keamanan dan pertahanan suatu negara berdaulat terancam.

- 4) *Teori Von Karman*. Teori yang didasarkan pada peralatan penerbangan sudah tidak mendapat daya angkat secara aerodinamis.
- 5) *Usulan Rusia*. Batas ruang udara yang diinginkan oleh Rusia mencapai 100 Km dari permukaan bumi. Usulan ini didasarkan pada teori orbit terendah dari suatu satelit adalah sekitar 100 Km dari permukaan bumi.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945) memiliki makna yang kompleks di antaranya sebagai konstitusi politik (*political constitution*), konstitusi sosial (*social constitution*), konstitusi ekonomi (*economic constitution*), konstitusi wilayah (*territory constitution*) dan sebagainya. Pemikiran tentang Negara telah disampaikan sejak zaman Yunani Kuno, dengan fokus pembicaraan yang dikaitkan dengan asal mula, bagaimana suatu negara terbentuk, bentuk negara dan lain sebagainya. Dalam pandangan yang disampaikan Aristoteles beranggapan bahwa negara yang dimaksudkan untuk kepentingan warga negaranya, supaya mereka dapat hidup baik dan bahagia.

Dalam beberapa rezim hukum baik internasional maupun nasional memberikan bentuk wilayah udara suatu negara adalah utuh dan eksklusif dari ruang daratan dan air (laut) di bawahnya. Bentuk ruang udara seperti ini diatur dalam ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 di mana konvensi ini merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional yang kemudian dijadikan acuan dalam penyusunan hukum udara nasional bagi negara-negara anggota ICAO yang memberikan pengertian bahwa "Suatu kesatuan wilayah yang utuh dan menyeluruh bagi suatu negara." Bagi Indonesia, hal ini tidak menutup kemungkinan pengecualian baik akibat konsekuensi logis dari perkembangan hukum internasional maupun nasional. Pasal 5 UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan,

secara jelas disebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. oleh karena itu Pemerintah memiliki kewenangan terhadap penyelenggaraan kedaulatan dan bertanggung jawab penuh terhadap pengaturan wilayah udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, keamanan negara dan pertahanan.

Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disebutkan bahwa wilayah udara nasional merupakan ruang udara yang berada di atas darat dan laut yang ditetapkan secara hukum nasional dan diakui secara hukum internasional sebagai tatanan normatif yang dapat digunakan untuk kepentingan perhubungan, transportasi, komunikasi dan pertahanan. Hak dan kewenangan negara terhadap wilayah ruang udara meliputi pemanfaatan untuk segala kepentingannya dan menjaga dari segala kemungkinan gangguan yang timbul berkaitan penegakan hukum serta kedaulatan suatu wilayah negara (*Martin, 2010*).

Secara geografis wilayah udara nasional Indonesia berada di atas daratan dan lautan yang terbentang dari 95°00' BT sampai 141°00'BT, dan 6°00' LU sampai 11°00' LS. Dengan batasan tersebut, maka ruang udara wilayah Indonesia tergambar dalam dimensi ruang yang sangat luas yakni kurang lebih 5.193.253 Km² (*Dahuri, 2014, p. 1*), (belum termasuk dimensi ruang antariksa) di mana sekaligus menggambarkan potensi dan peluang besar untuk pemanfaatannya dan upaya (*effort*) untuk menjaganya, dengan demikian perlu adanya pemetaan ulang terhadap strategi pertahanan wilayah udara Indonesia yang cenderung dikesampingkan.

Ruang udara menurut Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, memberikan pengertian bahwa "Suatu kesatuan wilayah yang utuh dan menyeluruh bagi suatu negara." Bagi Indonesia, hal ini tidak menutup kemungkinan pengecualian baik akibat konsekuensi logis dari perkembangan hukum internasional maupun nasional. Misalnya kesepakatan yang dibuat oleh Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura pada tanggal 21 September 1995, telah ditandatangani

kewenangan pengaturan lalu-lintas udara atas ruang udara dengan dimensi-dimensi yang dikenal sebagai zona “A”, “B” dan “C” yang berlaku efektif sejak tahun 1973 (Martin, 2010, p. 21).

Kesepakatan ini sangat rentan dengan munculnya permasalahan yang berkaitan dengan kedaulatan negara terhadap ruang udara khususnya di wilayah perbatasan. Begitu pula dengan lahirnya rezim hukum laut internasional yakni “*United Nation Convention On The Law Of The Sea*” (UNCLOS 1982) yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia melalui UU Nomor 17 tahun 1985 tentang berlakunya UNCLOS 1982 merupakan dasar hukum secara internasional maupun nasional bentuk negara kepulauan seperti Indonesia ini. Hal yang sangat mendasar bagi bangsa bahari seperti Indonesia dengan berlakunya UNCLOS 1982 ini adalah puncak dari perjuangan setelah sekian lama perjuangannya terhadap pentingnya pengakuan prinsip-prinsip negara kepulauan. Konsekuensi logis dari penerapan prinsip-prinsip negara kepulauan seperti ini, tentunya Indonesia harus menentukan alur laut kepulauan yang dapat dilewati dalam kepentingan pelayaran kapal atau kendaraan air bagi negara lain yang melintas. Begitu pula dengan rute udara yang digunakan dalam penerbangan harus ditentukan sebagai kepentingan jalur transportasi udara bagi negara lain yang melintasi udara di atasnya.

Dengan diaturnya rute penerbangan di atas ALKI, maka melalui PP 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui ALKI yang ditetapkan sebagai rute udara, menunjukkan bahwa rezim Hukum Laut UNCLOS '82 ini tidak hanya mengatur hal-hal yang berkaitan dengan masalah kelautan saja, tetapi juga hal yang berkaitan dengan udara di atasnya. Rezim hukum yang mengatur rute penerbangan udara internasional sendiri sebenarnya telah diatur dalam *Convention On International Civil Aviation 1944* dan beberapa *Annex* (ketentuan tambahan dari konvensi ini). Sedangkan rezim rute penerbangan nasional diatur dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Ketentuan-ketentuan Lain Mengenai Keselamatan Penerbangan Sipil.

Kedaulatan penuh terhadap udara di atas wilayah Indonesia di atas tanah dan air menggunakan prinsip penuh (*All Nation State*), artinya Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia (Pasal 1 UU Nomor 1 Tahun 2009). Begitu juga Pemerintah Indonesia mengatur, berwenang dan bertanggung jawab terhadap pengaturan ruang udara dalam hal aspek pertahanan, keamanan penerbangan serta ekonomi nasional. Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah udara NKRI hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau izin khusus pemerintah (Pasal 63 ayat (3) UU Nomor 1 Tahun 2009). Sedangkan larangan penerbangan pesawat yang dapat membahayakan pesawat lain diatur dalam Pasal 53 UU Nomor 1 Tahun 2009, di mana larangan menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara penumpang/barang, dan. Atau penduduk atau gangguan keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain. Larangan yang dimaksud dalam kalusul ini misalnya terbang di luar jalur (*track*) yang sudah ditentukan.

Kepentingan kedaulatan negara atas udara di atasnya merupakan adopsi dari sejarah sebelum perang dunia pertama dengan menggunakan balon-balon udara dalam pengintaian kekuatan musuh. Hali ini terjadi ketika Perancis menggunakan balon udara untuk mengintai kekuatan dan posisi tentara Jerman pada tahun 1871. Kemudian pada saat perang dunia pertama kedaulatan negara di udara memiliki status hukum yang sangat penting dengan prinsip bahwa sebuah negara harus mempunyai kedaulatan penuh atas wilayah udara di atas tanah dan laut teritorialnya. Atas kepentingan kedaulatan negera di udara ini, maka pada tahun 1919 di Perancis diselenggarakan *Convention Relating To the Regulation Of Aerial Navigation* dengan dasar prinsip yakni setiap negara memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif di atas udara wilayah teritorialnya. Prinsip-prinsip ini selanjutnya diadopsi dalam Konvensi Chicago 1994.

Pada Pasal 10 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 (LN RI Tahun 2004 Nomor 127) tentang Tentara Nasional Indonesia (selanjutnya

disebut undang-undang TNI), bahwa Angkatan udara bertugas: (a) melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan; (b) menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; (c) melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara; serta (d) melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Ketentuan Pasal 10 undang-undang TNI tersebut diketahui bahwa TNI Angkatan Udara bertugas melaksanakan penegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Dalam penjelasan Pasal 10 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.

Upaya pertahanan terhadap Setiap kejadian ancaman wilayah udara dilakukan secara terpadu dengan melibatkan unsur TNI maupun Sipil yang berkemampuan pertahanan udara dengan asas-asas operasi pertahanan yang memiliki sasaran keunggulan udara dan tegaknya hukum di wilayah udara nasional. Untuk mengimplementasikan pelaksanaan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional tersebut, maka dibutuhkan peran Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas). Karena Kohanudnas memiliki kemampuan deteksi, identifikasi dan penindakan terhadap seluruh wahana udara yang melakukan pelanggaran terhadap wilayah udara Republik Indonesia. Sementara itu, dalam melaksanakan tugas tersebut, Kohanudnas melaksanakan Operasi Pertahanan Udara, baik aktif maupun Pasif. Hakekat Operasi Pertahanan Udara adalah merupakan kegiatan sebagai upaya mempertahankan kedaulatan wilayah nasional terhadap setiap ancaman yang menggunakan media udara.

Menurut peneliti, upaya pertahanan semesta dalam bidang penerbangan perlu terlebih dahulu mengetahui batas wilayah Indonesia khususnya batas wilayah udara yang akan diamankan dan dipertahankan. Pengaturan wilayah Indonesia seperti diatur pada Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara bersifat problematik karena hanya mengatur ketentuan secara jelas wilayah daratan dan lautan, sedangkan wilayah udara belum diatur.

Tabel 4.10 Hasil Temuan Analisis Penegakan Hukum Udara

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 | Upaya-Upaya Pembangunan dan Pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai Komponen Pertahanan dalam Sishanta | Penegakan Hukum di Udara | Seiring kemajuan teknologi kedirgantaraan, ancaman kedaulatan dan pelanggaran di udara akan sering terjadi. Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara hanya mengatur ketentuan secara jelas wilayah daratan dan lautan, sedangkan wilayah udara belum diatur |

Sumber: Olahan Peneliti

4.2.3.3 Penetapan Tata Ruang Wilayah Pertahanan

Aspek tata ruang wilayah merupakan arah pembangunan suatu wilayah pemerintahan daerah dan sekaligus memanfaatkan ruang wilayah secara berdaya guna, berhasil guna, serasi, selaras, seimbang dan berkelanjutan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pertahanan keamanan. keterpaduan pembangunan antar sektor daerah dan masyarakat harus terpadu, maka rencana tata ruang wilayah merupakan arahan lokasi investasi pembangunan yang dilaksanakan pemerintah masyarakat dan dunia usaha.

Tata ruang pertahanan bagi suatu pangkalan udara perlu dievaluasi pada masa damai untuk mengantisipasi perubahan situasi menjadi darurat perang. Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut (Lanudal) merupakan salah satu Alutsista Penerbangan selain pesawat udara.

Adapun tugas pokok yang diemban Lanudal adalah melaksanakan dukungan administrasi dan logistik bagi pesawat udara yang beroperasi. Dalam kedudukannya dan peranannya dalam operasi laut, maka Lanudal sebagai Alutsista dibedakan kedudukannya sebagai pangkalan induk (*Home Base*), pangkalan aju (*Point Base*) dan pangkalan depan (*Front Base*). Oleh karena itu Fasilitas yang harus dimiliki sesuai standardisasi (*Skep Kasal Nomor/1771/XII/2013*), harus memenuhi kebutuhan dalam mendukung pesawat udara yang sedang beroperasi.

Kebijakan pembangunan pangkalan udara adalah esensial untuk melengkapi kekuatan udara di Indonesia. Pembangunan tersebut baik yang utama maupun dalam lingkup *base concept* memberikan kemampuan untuk menggunakan aset-aset udara di wilayah strategis Indonesia. Pembangunan tersebut perlu dikembangkan berdasarkan doktrin yang dimiliki oleh Angkatan Udara Indonesia, sehingga diharapkan dapat memberikan kemampuan bagi Indonesia untuk menyebarkan pesawat-pesawat garis depan ke-wilayah-wilayah strategis di Indonesia.

Menurut *informan 5*, berdasarkan Perda Kabupaten Sidoarjo No. 6 tahun 2009 tentang penataan ruang Wilayah, oleh Kabupaten Sidoarjo hanya menyebutkan kawasan militer berada di Kecamatan Sedati. Lebih lanjut *informan 5* menyampaikan, pada saat penyusunan Tata Ruang Wilayah Pertahanan dan Kebandarudaraan di Juanda belum menggunakan teknologi citra satelit, disebabkan karena kebijakan satu peta baru digunakan pada tahun 2010 keatas, sedangkan penyusunan tata ruang wilayah Kabupaten Sidoarjo pada tahun 2009 belum mengacu kepada kebijakan satu peta yang ditetapkan oleh Badan Geospasial.

Peneliti berpendapat, Kawasan Lanudal Juanda perlu ditetapkan sebagai kawasan pertahanan melalui penetapan Rencana Tata Ruang dan Wilayah, baik melalui peraturan pemerintah tingkat II Kabupaten Sidoarjo, maupun pemerintah provinsi Jawa Timur.

Tabel 4.11 Hasil Temuan Analisis Penetapan Tata Ruang Wilayah Pertahanan

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4 | Upaya-Upaya Pembangunan dan Pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai Komponen Pertahanan dalam Sishanta | Penetapan Tata Ruang Wilayah Pertahanan | Lanudal Juanda belum pernah dinyatakan sebagai kawasan pertahanan. Peraturan Pemerintah Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 6 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah kabupaten Sidoarjo belum mengakomodir dan menetapkan tata ruang kawasan pertahanan di Lanudal Juanda |

Sumber: Olahan Peneliti

4.2.3.4 Meningkatkan Sumber Daya Komponen Kemandarudaraan.

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

Ruang udara di atas kedaulatan suatu teritorial negara merupakan zona yang berbahaya ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan, karena selain dapat digunakan untuk menyerang negara lain dengan strategi pendudukan, kecepatan tinggi serta dampak serangan yang sangat luas, dan yang tidak kalah penting dari aspek ini adalah kegiatan *spionase*. Dengan demikian setiap negara akan sangat ketat dalam mengamankan dan menjaga kedaulatan negara di wilayah udaranya. Bukan barang tentu pesawat sipil sering menjadi target sasaran penembakan atau penghancuran karena dicurigai melakukan kegiatan *spionase* dan pelanggaran wilayah.

Menurut *informan 1*, kerja sama pemanfaatan aset Lanudal Juanda dengan PT Angkasa Pura I Cabang Bandara Internasional

Juanda harus diefektifkan dan difokuskan pada revitalisasi fungsi pangkalan sesuai asasinya. Menurut *Simorangkir* (2016), saat ini keamanan Bandara Internasional Juanda berpotensi terhadap sasaran serangan udara tanpa terlindungi oleh kemampuan pertahanan pangkalan. Kesenjataan anti serangan udara hingga saat ini tidak dimiliki Lanudal Juanda, sehingga personel pangkalan tidak dapat melaksanakan geladi tugas tempur pertahanan pangkalan sebagaimana mestinya.

Peneliti berpendapat, sumber daya Bandara Internasional Juanda beserta SDM yang sarana prasarana, fasilitas serta peralatan pendukung lainnya, belum digunakan secara efektif dan difokuskan dalam mendukung pertahanan semesta.

Tabel 4.12 Hasil Temuan Analisis Meningkatkan Sumber Daya Komponen Kebandarudaraan

| No | Komponen | Aspek | Temuan |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5 | Upaya-Upaya Pembangunan dan Pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai Komponen Pertahanan dalam Sishanta | Meningkatkan Sumber Daya Komponen Kebandarudaraan | Pemanfaatan aset Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda belum diefektifkan dan difokuskan sebagai sumber daya Komponen kebandarudaraan dapat dimanfaatkan sebagai sumber daya pertahanan semesta |

Sumber: Olahan Peneliti

4.3 Pembahasan

4.3.1 Status Kepemilikan Tanah Bandar Udara Internasional Juanda Menurut Hukum Nasional

Hukum Agraria merupakan suatu kelompok dari berbagai bidang ilmu hukum yang masing-masing mengatur dan ruang lingkup agraria. *Harsono* (2003, p. 8) menyatakan kelompok hukum agraria terdiri dari hukum tanah yang mengatur hak penguasaan atas tanah dalam arti permukaan bumi; hukum air, yang mengatur hak penguasaan atas air; hukum pertambangan, yang mengatur hak penguasaan atas bahan galian

atau bahan tambang; hukum perikanan, yang mengatur hak penguasaan atas kekayaan alam yang terkandung di dalam air; dan hukum penguasaan atas tenaga dan unsur-unsur dalam ruang angkasa, mengatur hak-hak penguasaan atas tenaga dan unsur-unsur dalam ruang angkasa seperti yang dimaksud dalam pasal 48 UUPA.

Menurut *Santoso* (2008, p. 23), hirarki hak-hak penguasaan tanah menurut undang-undang ini adalah, *pertama*, hak Bangsa Indonesia atas tanah (diatur dalam pasal 1 yang bersifat komunistik, abadi, induk dan keperdataan). *Kedua*, hak Penguasaan dari Negara atas tanah. Ketiga, hak ulayat masyarakat hukum adat. Keempat, hak perseorangan atas tanah yang meliputi: (1) hak-hak atas tanah; (2) wakaf tanah hak milik; (3) hak tanggungan; (4) hak milik atas satuan rumah susun.

Pemahaman tentang pertanahan mengacu pada Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 yang memberikan ketentuan: bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Dasar kewenangan untuk menguasai seperti diatur dalam pasal tersebut merupakan dasar konsepsi atas hak penguasaan negara.

Menurut *Yamin* (1954, p. 42), pengertian dikuasai oleh negara tersebut juga termasuk kuasa untuk mengatur dan menyelenggarakan khususnya untuk memperbaiki dan meningkatkan produksi dengan mengutamakan koperasi. Hal serupa juga dikemukakan oleh *Notonagoro* (1974, p. 79) memberikan pengertian dikuasai dan digunakan oleh negara dengan memberi makna dikuasai negara sebagai suatu yang tidak dimiliki tetapi sebagai organisasi kekuasaan tertinggi yang diberikan kewenangan. Makna dikuasai oleh negara tidak hanya terbatas pada pengaturan, pengurusan dan pengawasan terhadap hak perorangan tetapi negara juga memiliki kewajiban untuk turut ambil bagian secara aktif dalam mencapai kesejahteraan rakyat.

Sedangkan menurut pendiri negara Republik Indonesia yakni *Hatta* (1977), bahwa dikuasai negara tidak berarti negara sendiri menjadi pengusaha, usahawan atau *ondernemer*. Lebih tepat dikatakan bahwa

kekuasaan negara terdapat pada membuat peraturan guna kelancaran jalan ekonomi, peraturan yang melarang pula penghidupan orang yang lemah oleh orang yang bermodal (p. 28).”

Dari pengertian dikuasai negara terhadap bumi, air dan kekayaan yang terkandung di dalamnya tersebut lebih rinci diungkapkan oleh *Manan* (1995, p. 11-12), *pertama*, penguasaan semacam pemilikan oleh negara, artinya negara melalui pemerintahan adalah satu-satunya pemegang wewenang untuk menentukan hak, wewenang atasnya, termasuk di sini bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. *Kedua*, mengatur dan mengawasi penggunaan dan pemanfaatan. *Ketiga*, penyertaan modal dalam bentuk perusahaan negara.

Dalam teori yang disampaikan *Black* (2008, p. 828) mengartikan agraria sebagai *relating to land, or to a division of land*. Dengan demikian kata agraria terkait dengan pengelolaan tanah agar bermanfaat bagi kehidupan manusia serta pembagian tanah kepada mereka yang tidak memiliki tanah alias *politik landform*. Sedangkan tanah di negara yang menggunakan basis hukum pertanahannya dari hukum Romawi, memberikan arti tentang tanah dengan sangat luas dan tidak terbatas pada permukaan tanah, tetapi juga termasuk apa yang di bawah dan juga segala sesuatu yang ada di atasnya.

Menurut *Wiyono* (2010, p. 2-3), hukum pertanahan di Indonesia telah mengalami perkembangan sejarahnya yang terbagi pada zaman Belanda (kolonial) yang menganut pluralisme hukum tanah terbagi atas: (a) hukum agraria barat (tanah-tanah barat); (b) hukum agraria adat (tanah-tanah dengan hak adat); hukum antar golongan (penyelesaian masalah antar golongan); (c) hukum tanah administrasi (buatan Belanda/kolonial), (d) hukum tanah swapraja (tanah daerah raja-raja)

Melihat data sertifikat tanah dengan status Hak Pakai dari Departemen Pertahanan cq TNI AL, maka dapat diketahui secara hukum pertanahan nasional Indonesia, maka tidak dapat digolongkan sebagai “Hak Milik”. Dalam pengamatan peneliti di lokasi Lanudal Juanda terdapat beberapa papan petunjuk yang ditulis “Tanah Ini Milik TNI AL” di

beberapa tempat yang dapat dibaca oleh masyarakat secara umum. Namun sangat disayangkan bahwa papan petunjuk itu tidak sesuai dengan hukum nasional yang berlaku yang menyamakan antara *Hak Penguasaan Negara* dan *Hak Milik*. Oleh karena itu perlu ada upaya untuk memperbaiki papan petunjuk yang benar dan sesuai dengan kaidah hukum nasional yang berlaku yaitu Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA). Dengan demikian sekalipun papan petunjuk, namun hal tersebut menunjukkan ketidakpahaman pemimpin TNI AL cq. Lanudal Juanda dalam menerapkan hukum nasional di kawasan tersebut. Pembetulan papan petunjuk tersebut perlu dilakukan agar seluruh personel TNI AL dan masyarakat umum tentang status tanah Lanudal Juanda dengan benar menurut hukum nasional tentang agraria. Oleh karena itu papan-papan petunjuk tersebut harus revisi dan ditulis yaitu "Tanah Hak Pakai TNI AL"

Dengan ditetapkannya sebagian tanah Lanudal Juanda yang dipergunakan oleh Bandara Internasional Juanda sebagai penyertaan modal pemerintah dalam PT Angkasa Pura I, menyebabkan terjadinya pencatatan ganda (*Double Account*), maka menimbulkan dampak antara lain adalah masalah kerja sama. Secara operasional, karena padatnya jadwal penerbangan komersial/sipil maka praktis TNI AL tidak dapat lagi melaksanakan latihan dan operasi penerbangan secara lancar, saat ini pilot-pilot TNI AL yang akan melaksanakan latihan terbang harus ke Pangkalan Udara Utama TNI AD Ahmad Yani Semarang, atau ke Bandara Trunojoyo Sumenep Madura. Selain dari itu kedua belah pihak juga tidak dapat melaksanakan tugas dan fungsinya secara maksimal.

Lanudal Juanda memiliki nilai strategis pertahanan negara yang harus dipertahankan, karena merupakan satu-satunya pangkalan Udara TNI AL yang memiliki landasan pacu sesuai dengan standarisasi pangkalan udara militer untuk mendukung kekuatan pokok minimum (*Minimum Essential Force /MEF*). Puspenebal dan jajarannya harus dapat melaksanakan tugas pokok dan fungsi secara terus menerus tanpa terputus, oleh karena itu keberadaan landasan pacu mutlak harus ada sebagai sarana vital dalam mendukung tupoksi tersebut.

Di dalam dan sekitar kawasan Lanudal Juanda telah tertata dan terbangun fasilitas pendukung pangkalan militer beserta sarana dan prasarananya sebagai berikut: puspenerbal; fasilitas pemeliharaan dan perbaikan pesawat udara; pusat pendidikan dasar kemiliteran Kobangdiklat, pasukan marinir I; lembaga psikologi TN AL; serta perkantoran dan perumahan negara lainnya.

Lebih lanjut keberadaan Lanudal Juanda digunakan untuk memudahkan percepatan pergeseran pasukan marinir ke daerah operasi, mengingat pasukan marinir sebagian besar berbasis di Surabaya.

Diperlukan biaya yang sangat besar dan waktu yang cukup lama untuk pembebasan lahan, pembangunan dan penataan kembali kawasan militer sesuai standarisasi dan kebutuhan untuk mendukung kekuatan pokok TNI AL.

Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh *Notonagoro* (1974, p. 79) memberikan pengertian dikuasai dan digunakan oleh negara dengan memberi makna dikuasai negara sebagai suatu yang tidak dimiliki tetapi sebagai organisasi kekuasaan tertinggi yang diberikan kewenangan. Makna dikuasai oleh negara tidak hanya terbatas pada pengaturan, pengurusan dan pengawasan terhadap hak perorangan tetapi negara juga memiliki kewajiban untuk turut ambil bagian secara aktif dalam mencapai kesejahteraan rakyat. Demikian pula bahwa Lanudal Juanda memiliki kewenangan dalam pengaturan dan pengawasan terhadap tanah beserta sarana dan prasarananya.

4.3.2 Kerja Sama Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda

Hafsah (2000, p.43) menyebut kerja sama dengan istilah “kemitraan”, yang artinya adalah suatu strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk meraih keuntungan bersama dengan prinsip saling membutuhkan dan saling membesarkan. Menurut *Rachmat* (2004, p. 40) menyatakan bahwa kemitraan merupakan hubungan kerja sama usaha diberbagai pihak yang sinergis, bersifat sukarela, dan berdasarkan prinsip saling membutuhkan,

saling mendukung, dan saling menguntungkan dengan disertai pembinaan dan pengembangan. Jalinan kemitraan usaha harus didasarkan atas prinsip sinergi, yaitu saling membutuhkan dan saling membantu. Dengan prinsip saling membutuhkan. Kerja sama yang dilaksanakan antara Lanudal Juanda dengan Bandara Internasional Juanda dilaksanakan melalui Perjanjian Kerja Sama (PKS) dalam jangka waktu tertentu yang pada prinsipnya merupakan kemitraan yang sinergis, bersifat sukarela, saling membutuhkan dan saling mendukung. Prinsip-prinsip tersebut tertuang di dalam isi dari PKS tersebut. Lebih lanjut kerja sama tersebut dilaksanakan untuk kepentingan pembangunan bersama baik di masa damai maupun di masa perang/darurat. Oleh karena itu pola pengembangan bandara harus sejalan juga dengan sistem pertahanan semesta. Bentuk kerjasama tersebut meliputi bidang keamanan dan keselamatan penerbangan, peningkatan dan pemanfaatan sumber daya manusia pengelola Bandara, ATC, penataan infrastruktur dan lingkungan Bandara Internasional maupun Lanudal, latihan bersama dalam penanggulangan bahaya kecelakaan pesawat udara, evakuasi medis udara, kesehatan udara, pengamanan tamu negara (VIP), penanggulangan kondisi darurat perang, pertahanan pangkalan, penyiapan ASEAN *open sky* dan lain sebagainya

4.3.2.1 Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Bandar udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat udara dapat melakukan tinggal landas dan mendarat. Bandara yang paling sederhana sebagai fasilitas sekurang-kurangnya memiliki sebuah landasan pacu (*runway*), namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi dengan berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

Menurut Chapter XV Part III *International Civil Aviation Organization* (ICAO) yang dikutip dalam Chicago Convention 7 Desember 1944. Dalam ketentuan internasional Chapter X Part III tentang *Airports and other Air Navigation Facilities* disebutkan sebagai berikut:

Each contracting State undertakes that its international airlines shall, in accordance with requirements laid down by the Council, file with requirement laid down by th Council, fil wit the Council traffic report, cost statistic and financial statements sowing among othe thin all reciepts and the souces thereof.

Selanjutnya regulasi internasional yang terkandung dalam *Chicago Convention* 1944 tersebut tidak hanya mengatur aspek *airport* sebagai fasilitas tetapi konektifitas dengan jalur atau *route* menuju Bandara sebaagaimana diatur pada *Article 68 Chapter XV* sebagai berikut:

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed whitin its territory by any international air service and the airports which any such service may use.

Bandara menurut hukum internasional juga mengatur tentang navigasi udara yang memiliki kepentingan prioritas pada aspek *aeronautical*. Dalam kepentingan *air navigation* pada Bandara tersebut telah diatur menurut *Article 69 Part III Chicago Convention 1944* sebagai berikut:

If the Council is of the opinion that the airport or other air navigation facilitie, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient and economical operation of international air services, present or contemplated, the Concil shall consult with the situation my be remedied, and may make recomendations for that purpose. No contracting State shall be quilty of and infraction of this Convention if it fails to carry out these recomenations.

Article 7 Provision and maintenance of facilities by Council.

If a contracting State so requests, the Coucile may agree to provide, man, maintai and administer any o all of the airports and Other air navigatin facilities, including radio and meteorological services, required in its territiry for the safe, regular, efficient and

economical operation of the international air services of the other contracting States and may specify just and reasonable charge for the use of the facilities provided.

Menurut *Mauna* (2005), bahwa kedaulatan memiliki tiga aspek utama, yaitu. *Pertama*, kedaulatan adalah hak bagi setiap negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan berbagai Negara atau kelompok lain tanpa kekangan, tekanan atau pengawasan dari Negara lain. *Kedua*, kedaulatan ialah hak atau wewenang eksklusif suatu Negara untuk menentukan bentuk lembaga-lembaganya, cara kerja lembaga tersebut dan hak untuk membuat undang-undang yang diinginkan serta tindakan-tindakan untuk mematuhi. *Ketiga*, kedaulatan berarti kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki oleh Negara atas individu-individu dan benda-benda yang terdapat di wilayah tersebut.

Bandara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat udara.

Pangkalan udara menurut definisi menurut Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (LNRI Tahun 2009 Nomor 1) tentang Penerbangan (undang-undang penerbangan) adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia. Sedangkan Bandara menurut pengertian Undang-Undang Penerbangan ini adalah kawasan didaratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Dari pengertian Bandara tersebut, maka dapat diketahui peranannya sebagai berikut.

- a. Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi Bandara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki Bandara.
- b. Pintu gerbang perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi sertakeselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah di sekitar Bandara yang mejadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian.
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan yang digambarkan sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya.
- d. Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam mengggerakan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembanguann lainnya, digambarkan sebagai lokasi Bandara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya.
- e. Pembukaan isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi Bandara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain.
- f. Pembangunan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi Bandara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di kepuauan dan/atau di daratan.
- g. Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi Bandara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya.
- h. Prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara digambarkan dengan titik-titik lokasi Bandara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dari pengertian di atas, maka diketahui bahwa pangkalan udara dan Bandara memiliki persamaan fungsi yaitu untuk kegiatan penerbangan pesawat udara baik di daratan maupun di perairan. Sedangkan perbedaannya ada pada fungsi kegiatan penerbangan tersebut yaitu untuk kepentingan komersial atau sipil dan kepentingan pertahanan negara atau militer.

Secara khusus kebijakan penggunaan Pangkalan Udara TNI AL Juanda sebagai bandara internasional diawali ketika Presiden RI Ir. Sukarno sekembalinya kunjungan di Amerika Serikat dan mengungkapkan keinginannya untuk menjadikan lapangan terbang di Indonesia setara dengan lapangan terbang internasional di negara maju lainnya. Tanggal 15 November 1962 terbit Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Tugas pokoknya adalah untuk mengelola dan mengusahakan Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu-satunya bandar udara internasional yang melayani penerbangan dari dan ke luar negeri selain penerbangan domestik. Selanjutnya, berdasarkan PP Nomor 37 Tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Kemudian, berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura I (Persero) (dikutip dari laman www.ap1.co.id).

Semenjak operasi Trikora dan Dwikora selesai, maka lapangan terbang di pangkalan Udara TNI AL Juanda digunakan untuk kegiatan penerbangan pesawat Garuda Indonesia Airlines (GIA). Kerja sama pengoperasi pesawat udara sipil melalui Lanudal Juanda kemudian ditetapkan melalui Keputusan Bersama 3 (tiga) Menteri (Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Pertahanan – Keamanan) Nomor Kep/23/X/1981, Nomor 661/KMK.011/1981 dan Nomor KM.217/AU.106/Phb-81 tanggal 26 Oktober 1981 tentang Pengalihan Pengelolaan Penerbangan Sipil di Pangkalan Udara TNI AL Juanda dari

Departemen Pertahanan Keamanan kepada Departemen Perhubungan. Kerjasama penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara sebagaimana diatur dalam Pasal 259 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan harus ditetapkan melalui Keputusan Presiden. Oleh karena itu penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara tersebut belum mentaati kaidah hukum nasional yang berlaku karena masih didasarkan pada Surat Keputusan Bersama 3 (tiga) menteri seperti di atas. Guna menertibkan permasalahan penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara harus diubah tatarannya pada tingkat Keputusan Presiden RI.

Menurut *Andi* (2005, p. 44), tujuan daripada orang-orang melakukan kerja sama ialah untuk mewujudkan apa yang menjadi tujuan bersama mereka, dalam hal ini meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan dalam mengoperasikan Bandara. Agar orang-orang yang bekerjasama itu dapat mencapai tujuan maka perlu adanya hubungan yang baik. Kerja sama sebagai komponen sistem pertahanan semesta perlu dilakukan antara personel TNI AL dengan Bandara Internasional Juanda yang memiliki kemampuan (*capability*), kualifikasi dan lisensi dibidang penerbangan khususnya di bidang Aeronautical yang meliputi pengawakan Tower ATC, dan Meteorologi. Sedangkan bidang non Aeronautical meliputi keamanan dan keselamatan penerbangan yang meliputi *crash team*, kesehatan, pertahanan anti serangan udara dan lain sebagainya. Hubungan yang dilakukan oleh orang-orang dalam usaha mencapai tujuan bersama dinamakan *hubungan kerja*. Dengan demikian dalam kerja sama paling tidak terdapat dua unsur, yaitu tujuan bersama dan hubungan kerja.

4.3.2.2 Penanggulangan Pada Kondisi Darurat Perang/ Militer

Menurut *Jasper* (2009), untuk menimbulkan kesadaran membangun kekuatan militer tidak hanya ditentukan jumlah yang besar, di mana harus berperang namun telah mengalami evolusi seiring dengan meningkatnya teknologi kesenjataan dan mempelajari bagaimana cara musuh berperang. Penggunaan sistem kesenjataan yang tepat untuk

melawan musuh itu akan menentukan efektifitas dan efisiensi dalam pengeluaran anggaran. Lebih lanjut *Jasper* (2009), pertahanan yang berbasis kemampuan merupakan sarana untuk mencapai tujuan suatu pertahanan (p. 6).

Kemampuan untuk menanggulangi kondisi darurat militer atau perang belum dimiliki oleh TNI AL dalam mengawaki Bandara. Oleh karena perlu ada penyiapan personel penerbangan dalam penguasaan ilmu pengetahuan dan keterampilan di bidang ATC, Meteorologi. Penyiapan personel tersebut membutuhkan waktu yang cukup lama dengan mendidik di lembaga pendidikan penerbangan, sehingga memiliki kualifikasi yang sederajat dengan pengawak ATC dari Airnav. Kemampuan personel ATC ini juga dapat disinergikan dengan kemampuan yang dimiliki oleh TNI Angkatan Udara (AU).

Menurut *Jasper* (2009, p.6), untuk menimbulkan kesadaran membangun kekuatan militer tidak hanya ditentukan jumlah yang besar, dengan meningkatnya teknologi kesenjataan dan mempelajari bagaimana cara musuh berperang. Perlunya pengadaan Alutsista senjata anti serangan udara seperti meriam 23mm /GB *Twin Gun* dan kendaraan BCV (*Battery Command Vehicle*) dan fasilitas pos untuk penempatan senjata tersebut dan integrasi dengan kemampuan yang dimiliki oleh TNI AD dan TNI AU. Penggunaan sistem kesenjataan yang tepat untuk melawan musuh itu akan menentukan efektifitas dan efisiensi dalam pengeluaran anggaran. Lebih lanjut *Jasper* (2009), pertahanan yang berbasis kemampuan merupakan sarana untuk mencapai tujuan suatu pertahanan, melalui pembentukan organisasi dan pengawak personel kualifikasi pertahanan udara baik organik Lanudal, Marinir, TNI AD maupun TNI AU.

4.3.2.3 Pertahanan Pangkalan

Kerja sama penanggulangan darurat perang perlu dirancang untuk membentuk satuan anti serangan udara yang tergabung dalam organisasi internal di Sathanlan Lanudal Juanda. Hingga saat ini

Sathanlan Lanudal Juanda belum dilengkapi dengan kemampuan pertahanan pangkalan dalam menghadapi serangan udara.

Dalam menghadapi ancaman terhadap Pangkalan Udara di mana di dalamnya terdapat Bandara Internasional berpotensi terhadap serangan udara dengan tujuan untuk melumpuhkan kemampuan Faslubah maupun pesawat-pesawat udara yang ada di dalamnya.

Menurut *Sampurno* (2011, p. 52) bahwa kapabilitas organisasi yaitu kapasitas organisasi dalam memanfaatkan sumber daya untuk memenuhi keinginan dan hasil yang dikehendaki oleh organisasi. kapabilitas organisasi memerlukan berbagai keahlian individual yang diintegrasikan dengan teknologi, peralatan dan berbagai sumber daya lainnya, sehingga perlu dilakukan tahap-tahapan perekrutan personel, pelatihan dan pengawakan. Selanjutnya fungsi pertahanan anti serangan udara tersebut harus ditindaklanjuti dengan penentuan kebutuhan Alutsista kesenjataan yang sesuai dengan medan pangkalan Udara TNI AL Juanda. Kapabilitas organisasi menekankan pada peran kunci manajemen strategik dalam adaptasi yang tepat, integrasi dan rekonfigurasi internal dan skill organisasional, sumber daya dan kompetensi fungsional sehingga terjadi kesesuaian dengan perubahan lingkungan. Perlunya penetapan kembali pengembangan Sathanlan sebagai pertahanan anti serangan udara setingkat peleton yang harus segera direalisasikan. Untuk merealisasikan fungsi pertahanan anti serangan udara tersebut.

Pembangunan kekuatan berupa sistem kesenjataan anti serangan udara yang akan ditempatkan di luar kawasan dalam maupun di luar pangkalan. Sistem kesenjataan anti serangan udara tersebut harus memiliki kemampuan dalam melawan jenis pesawat udara yang melakukan serangan terhadap Pangkalan Udara TNI Juanda. Penentuan kebutuhan kesenjataan harus disinergikan dengan satuan lain yang memiliki ekspertasi di bidangnya seperti Marinir, Disenlekal dan Arsenal. Penentuan kebutuhan senjata tersebut juga harus mempertimbangkan macam dan jenis potensi serangan udara yang mungkin terjadi serta arah

datangnya serangan udara itu sendiri, sehingga dapat dilakukan pertahanan secara optimal.

4.3.2.4 Mendukung Penyiapan ASEAN *Open Sky Policy*

Pengelolaan Bandara di Indonesia selain ditangani Kementerian Perhubungan (Menhub), Pemerintah sebagai regulator juga menyerahkan sebagian Bandara untuk dikelola PT (Persero) Angkasa Pura. PT. (Persero) Angkasa Pura adalah sebuah Badan Usaha Milik Negara (Badan Hukum Privat) di bawah Kementerian Perhubungan yang bergerak di bidang pengelolaan dan perusahaan bandar udara di Indonesia.

Bandara dalam terminologi terkini tidak saja sebagai tempat berangkat dan mendaratnya pesawat, naik turunnya penumpang, barang (*cargo*) dan pos, namun Bandara telah menjadi suatu kawasan yang begitu penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah disekitar, karena itu penataan ruang dan kawasan menjadi sangat penting bagi daerah-daerah di sekitar Bandara.

Pengelolaan Bandara merupakan salah satu unsur yang menarik dan perlu diperhatikan. Bandara sebagai penghubung antara dunia internasional dengan dalam negeri merupakan hal yang wajib dikelola secara profesional. Bandara / bandar udara mencakup suatu kumpulan aneka kegiatan yang luas dengan berbagai kebutuhan yang berbeda dan sering bertentangan.

Terminologi terminal adalah suatu simpul dalam sistem jaringan angkutan penumpang dan cargo. Oleh karena itu Bandara dapat kita samakan dengan terminal, yang mempunyai fungsi pokok sebagai tempat. (a) Pengendali dan mengatur lalu lintas angkutan udara dalam hal ini adalah pesawat; (b) Tempat pergantian moda bagi penumpang; (c) Tempat naik atau turun penumpang dan bongkar muat barang/muatan; (d) Tempat operasi berbagai jasa seperti: perdagangan, fasilitas umum, fasilitas sosial, fasilitas transit, promosi, dan lain-lain; (e) Elemen tata ruang wilayah, yakni titik tumbuh dalam perkembangan wilayah.

(f) Pengelolaan Bandara harus didasarkan pada usaha yang efektif dan efisien.

Menurut *Mullins* (dikutip dari *Rukman*, 2006, p.14), efektif itu harus terkait dengan pencapaian tujuan dan sasaran suatu tugas dan pekerjaan dan terkait juga dengan kinerja dari proses pelaksanaan suatu pekerjaan. Efektif dalam pengelolaan Bandara dalam diterjemahkan dalam usaha, antara lain, (1) kapasitas Mencukupi, dalam artian prasarana dan sarana cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa.; (2) terpadu, dalam artian antarmoda dan intramoda dalam jaringan pelayanan saling berkaitan dan terpadu; (3) cepat dan lancar, dalam artian penyelenggaraan layanan angkutan dalam waktu singkat, dengan indikasi kecepatan arus per satuan waktu.

Efisien adalah kemampuan menyelesaikan pekerjaan dengan benar, memperoleh keluaran (hasil, produktivitas, kinerja) yang lebih tinggi daripada masukan (tenaga kerja, bahan, uang, mesin, dan waktu) yang digunakan meminimumkan biaya penggunaan sumber daya untuk mencapai keluaran yang telah ditentukan, atau memaksimumkan keluaran dengan jumlah masukan terbatas. Efisien ini dalam pengelolaan Bandara dalam diterjemahkan dalam usaha. *Pertama*, biaya terjangkau artinya dalam penyediaan layanan angkutan sesuai dengan tingkat daya beli masyarakat pada umumnya dengan tetap memperhatikan kelangsungan hidup usaha layanan jasa angkutan. *Kedua*, beban publik rendah artinya pengorbanan yang harus ditanggung oleh masyarakat sebagai konsekuensi dari pengoperasian sistem perangkutan harus minimum, misalnya, tingkat pencemaran lingkungan. *Ketiga*, memiliki kemanfaatan yang tinggi. artinya tingkat penggunaan prasarana dan sarana optimum,, misalnya: tingkat muatan penumpang dan/atau barang maksimum.

Kesiapan Indonesia dalam melaksanakan *Open Sky* harus pula dikampanyekan agar mendapat pengakuan secara internasional, sehingga minat pangsa pasar internasional akan tertuju ke Indonesia. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat

udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Prinsip keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana diatur pada Pasal 52-57 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tersebut memuat norma larangan dan norma perintah demi tegaknya keamanan dan keselamatan. Keamanan dan keselamatan penerbangan dalam dunia penerbangan merupakan suatu keniscayaan untuk dikedepankan dalam mengelola maskapai di seluruh dunia. transportasi udara adalah salah satu transportasi yang khusus karena faktor yang mempengaruhi yaitu kecepatan dan penggunaan teknologi penerbangan terkini yang mampu berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan waktu lebih cepat bila dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Kelebihan moda transportasi udara tersebut dikatakan sangat efektif dan efisien bila dibandingkan moda transportasi lainnya dan mampu menghubungkan antar negara secara aman. Di sisi lain kecepatan pesawat udara sering mengkhawatirkan sendiri bagi para penggunanya. Hal ini disebabkan jika maskapai penerbangan mengabaikan keamanan dan keselamatan dalam mengoperasikan pesawat udara, maka akan berakibat terhadap resiko korban jiwa, kerusakan material pesawat udara dan kemungkinan korban yang tertimpa di bawahnya. Prinsip keamanan dan keselamatan penerbangan ini diterapkan pada sisi *aeronautical* yaitu operasional pesawat udara seperti pesawat udara, *airport facility*, ATC, Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan lain sebagainya. Sedangkan pada sisi *non aeronautical* yaitu sisi dalam mendukung operasional *aeronautical* seperti terminal penumpang, cargo, pos, gerbang (*gate*), area parkir, infrastruktur penghubung dan lain sebagainya. serta sisi di luar terminal yang mendukung kelancaran bagi pengguna jasa penerbangan.

Tujuan dilaksanakannya analisa kebijakan publik adalah untuk menganalisis dan mempresentasikan berbagai alternatif yang tersedia bagi aktor politik. Menurut *Dunn* (2003, p. 87), tujuan analisis kebijakan adalah menyediakan informasi bagi pembuat kebijakan untuk dijadikan

bahan pertimbangan yang nalar guna menemukan pemecahan masalah kebijakan. Dengan demikian dalam mempersiapkan Bandara Internasional Juanda untuk berevolusi menuju *Smart Airport City* guna memenuhi standar *Airport World Class*, perlunya pembenahan aspek perjanjian kerja sama yang belum tuntas, evaluasi kebijakan, hak dan kewajiban yang belum terpenuhi, pembahasan kebutuhan layanan program latihan dan penerbangan militer kepentingan pertahanan semesta. Hal ini penting untuk mengantisipasi perubahan kondisi dari sipil menjadi darurat militer, maka seluruh potensi Bandar Udara Juanda harus dapat diberdayakan dalam mendukung pertahanan semesta.

4.3.3 Upaya-Upaya Pembangunan dan Pengembangan Bandara Internasional Juanda sebagai Komponen Pertahanan dalam Sishanta

4.3.3.1 Pembangunan Fisik dan Sumber Daya Manusia

Menurut *Williams* (Sebagaimana dikutip dalam *Islamy*, 2001, p. 2), analisis kebijakan merupakan sarana mensintesis informasi termasuk hasil penelitian dalam menghasilkan format untuk keputusan kebijakan (yang meletakkan pilihan alternatif) dan penentuan kebutuhan masa depan bagi kebijakan informasi yang relevan. Teori Analisis Kebijakan menurut *Weimer dan R. Vining* (2011), analisis kebijakan adalah saran berorientasi klien yang relevan dengan keputusan publik.

PT Angkasa Pura I sebagai Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) memiliki kepentingan dalam hal pelayanan non-aeronautical yang ada di Bandara Juanda. Selain itu untuk memperlancar kegiatan tersebut PT Angkasa Pura I melakukan komunikasi secara intensif dengan pihak TNI AL khususnya Lanudal Juanda untuk memperlancar pelayanan jasa penerbangan kepada masyarakat umum. Oleh karena itu kegiatan yang berkaitan dengan sektor keamanan dan keselamatan penerbangan diserahkan kepada Lanudal Juanda yang memiliki kewenangan dan kepentingan di dalamnya. beberapa kebijakan yang menjadi bentuk kerja

sama sinergis tersebut dituangkan dalam berbagai Perjanjian Kerja Sama (PKS) agar memiliki kekuatan hukum mengikat para pihak.

Menurut *Rachmat* (2004, p. 40) menyatakan bahwa kemitraan merupakan hubungan kerja sama usaha diberbagai pihak yang sinergis, bersifat sukarela, dan berdasarkan prinsip saling membutuhkan, saling mendukung, dan saling menguntungkan dengan disertai pembinaan dan pengembangan. Kemitraan tersebut dapat diimplementasikan dengan baik jika ada formulasi kebijakan dalam melaksanakan komunikasi dan pelatihan (*training*) yang diperlukan khususnya pada aspek keamanan dan keselamatan penerbangan. Aspek keamanan dan keselamatan penerbangan yang diimplementasikan di Bandara Internasional tersebut harus memenuhi persyaratan regulasi internasional maupun nasional.

Dalam perkembangannya terdapat berbagai permasalahan dalam mentaati PKS tersebut diselesaikan dengan cara musyawarah untuk mencapai mufakat. Oleh karena itu kepentingan dalam menyelesaikan masalah antara lembaga pemerintah TNI AL dan badan hukum privat PT Angkasa Pura tidaklah patut untuk menjadi sengketa yang berkepanjangan karena pada dasarnya kegiatan penggunaan Lanudal sebagai Bandara Internasional tersebut merupakan fungsi pemerintahan dalam pelayanan moda transportasi kepada masyarakat.

4.3.3.2 Penegakan Hukum di Udara

Kedaulatan udara suatu negara mempunyai arti yang sangat penting dan fungsi strategis sebagai aset nasional yang sangat berharga termasuk didalamnya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan. Menurut *Von Glahn* yang dikutip *Mauna* (2013, p. 423) mengemukakan teori sebagai berikut. *Pertama*, berlakunya kebebasan penuh di ruang udara seperti di atas laut lepas. *Kedua*, yurisdiksi teritorial di ruang udara sampai 1000 kaki di atas bumi dengan status udara di atasnya yang bebas seperti laut lepas. *Ketiga*, seluruh ruang udara nasional dengan memberikan hak lintas kepada semua pesawat udara yang terdaftar di

negara-negara sahabat. *Keempat*, kedaulatan mutlak dan tanpa batas atas ruang udara nasional tanpa batas ketinggian.

Menurut *Aristoteles* negara merupakan suatu kesatuan, yang tujuannya untuk mencapai kebaikan yang tertinggi, yaitu kesempurnaan diri manusia sebagai anggota dari Negara. Negara menguasai seluruh segi-segi kehidupan, segala hal diatur oleh Negara, kekuasaan Negara adalah absolut dan nasib warga negara itu tergantung pada nasib Negara (dikutip dari *Suhino*, 2005, p.24-25).

Lebih lanjut *Suhino* (2005), bahwa negara merupakan wadah dari suatu bangsa untuk mewujudkan cita-cita atau tujuan bangsanya. Penggambaran tentang hakikat suatu negara ada hubungannya dengan tujuan Negara. Tujuan Negara merupakan kepentingan utama dari tantangan suatu Negara. Sejak orang mendapatkan kebebasan dalam pemikiran tentang Negara dan hukum, sebelumnya sejak itu pula orang sudah mulai memikirkan tentang tujuan Negara atau masyarakat yang dibentuknya, jadi juga tentang hakikat Negara. (p. 146). Beberapa teori kedaulatan Negara disampaikan oleh *Bodin* dan *Jellinek* (dikutip dari *Soehino*, 2005) yang kemudian dianut oleh banyak negara di dunia. Ajaran kedaulatan Negara menurut *Bodin* yang menganut paham Monarki mengungkapkan bahwa kekuasaan tertinggi terhadap para warga negara dan rakyatnya, tanpa ada suatu pembatasan apapun dari undang-undang (p. 80).

Kedaulatan suatu Negara juga dapat dihubungkan dengan suatu wilayah di mana suatu Negara berada. Kedaulatan Negara inilah yang sering dikenal dengan teritorial atau kedaulatan wilayah. Kedaulatan dari sudut pandang wilayah ini merupakan batasan di mana suatu yurisdiksi eksklusif dapat diberlakukan atau kewenangan berlakunya suatu hukum nasional ditegakkan. Inilah yang sering diajarkan menurut Hans Kelsen (2011) yang ditulisnya dalam buku yang berjudul *Principles of International Law*. Lebih jauh lagi *Kelsen* (2011) menyampaikan prinsip, fungsi dan pelaksanaan, bahwa kedaulatan dilakukan di dalam wilayah negara tersebut. Semua orang, benda yang berada atau peristiwa hukum yang

terjadi di suatu wilayah pada prinsipnya tunduk kepada kedaulatan dari Negara yang memiliki wilayah tersebut (p. 107).

Kedaulatan berarti kekuasaan tertinggi dan bersifat monopoli atau *summa potestas* atau *Supreme Power* yang hanya dimiliki oleh Negara. Dalam hal ini berlaku adagium “*Qui in territorio meo est, etiam meus subditus est.*” Artinya, “Jika seseorang berada di wilayah saya, maka ia juga tunduk pada saya” (Adolf, 2011, p. 7). Prinsip yang lahir dari pengertian kedaulatan teritorial ini adalah bahwa Negara tersebut harus mampu melaksanakan kekuasaan yang penuh atau eksklusif atas wilayah ini dinyatakan oleh *Chief Justice Marshall* dalam sengketa *The Schooner Exchange V. Mc. Faddon* (1812), (dikutip dalam Adolf, 2011, p.108). Prinsip kedaulatan seperti ini juga disampaikan oleh *D.P. O’Connell*, bahwa pelaksanaan kedaulatan yang didasarkan pada wilayah, maka konsep fundamental hukum internasional. Sedangkan *ST. Bernadez* berpendapat bahwa wilayah adalah prasyarat fisik untuk adanya kedaulatan teritorial. (dikutip dalam Adolf, 2011, p.108)

Konvensi internasional di Montevideo yang diselenggarakan pada tahun 1933 yang membahas Hak dan Kewajiban Negara menganggap bahwa wilayah merupakan salah satu unsur yang harus ada untuk berdirinya suatu Negara.

Arbiter Huber dalam kasus terkenal *the Islands of Palmas* yang terjadi pada tahun 1928 mengungkapkan bahwa dalam hubungannya dengan wilayah ini, kedaulatan mempunyai dua ciri yang sangat penting yang dimiliki oleh suatu Negara. Menurut Adolf (2002, p. 108), dua ciri kedaulatan tersebut dapat diartikan sebagai berikut. *Pertama*, kedaulatan merupakan prasyarat hukum untuk adanya suatu Negara. *Kedua*, kedaulatan menunjukkan Negara tersebut merupakan bangsa yang merdeka dan sekaligus juga merupakan fungsi dari suatu Negara.

Batasan kedaulatan teritorial suatu Negara dalam melaksanakan yurisdiksinya secara eksklusif dibatasi oleh kedaulatan Negara lain. Oleh karena itu batasan kedaulatan secara eksklusif tersebut juga harus menghormati kedaulatan teritorial Negara lain. Kedaulatan teritorial suatu

Negara mencakup tiga dimensi yaitu (1) tanah atau daratan (yang mencakup segala yang ada di bawah dan di atas tanah tersebut, misalnya kekayaan tambang dan segala sesuatu yang tumbuh di atas tanah tersebut), (2) laut, dan (3) udara.

Dari ketiga dimensi wilayah teritorial tersebut yang dapat digunakan sebagai alasan suatu wilayah dapat menjadi milik suatu Negara menurut hukum internasional adalah prinsip yang pernah diperkenalkan oleh *Kelsen* (dikutip dari Adolf 2002, p. 108) sebagai berikut. *Pertama*, prinsip efektivitas atau keefektivitasan atas pemilikan suatu wilayah (*the principle of Effectiveness*). Prinsip ini dikembangkan pada masa moderen oleh Dixon dengan dua prinsip yaitu, (a) adanya kontrol atau pengawasan dari Negara terhadap suatu wilayah (*the control of the territorial*), dan (b) adanya pelaksanaan fungsi-fungsi Negara di wilayah tersebut secara damai (*peaceful exercise of functions of a state*). *Kedua*, prinsip *uti possidetis* (*seperti yang anda miliki*), prinsip yang terkait dengan perbatasan suatu Negara (p.113-114).

Pengertian negara berdaulat adalah negara yang mendapatkan pengakuan dari dunia internasional secara yuridis, politik dan mempunyai hak untuk mempertahankan kedaulatannya secara utuh atas segala ancaman yang datang. Setiap kemungkinan ancaman yang datang harus dapat dideteksi secara cepat dan tepat karena ancaman tersebut dapat melalui darat, laut dan udara. Seiring kemajuan teknologi kedirgantaraan, ancaman dari udara menjadi faktor dominan yang sering terjadi / dilakukan oleh negara-negara maju terhadap berkembang (*Martin, 2010*). Sayangnya ancaman kedaulatan udara negara berdaulat menjadi posisi yang lemah bagi negara berkembang yang tidak memiliki kekuatan dan kemampuan unsur udara. Ancaman udara bagi negara berkembang menjadi komoditi bagi negara-negara maju yang memiliki kekuatan udaranya hingga penggunaan teknologi terkini dengan penginderaan jauh.

Kelembagaan yang berwenang dalam masalah penindakan pidana penerbangan yaitu Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sebagaimana diatur dalam Pasal 399 tersebut terbatas atau

kewenangannya tidak penuh untuk menjalankan profesi, tanggung jawab dan tugasnya karena berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Polri. Dalam melaksanakan tugasnya dalam perkara pidana penerbangan sebagaimana diatur pada Pasal 401 sampai dengan 443 tersebut tidak dapat sepenuhnya dilaksanakan sendiri oleh PPNS.

Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat udara merupakan aspek penting dalam pengaturan hukum yang dibuat oleh negara peserta ASEAN. Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya di dalamnya adalah masalah yurisdiksi. Prinsip-prinsip dalam yurisdiksi adalah prinsip teritorial, nasional, personalitas pasif, perlindungan atau keamanan, universalitas dan kejahatan menurut kriteria hukum yang berlaku. Dalam hubungan dengan yurisdiksi negara di ruang udara sangat erat hubungannya dengan penegakan hukum di ruang udara tersebut.

Dalam pengaturan internasional sesuai *Article 1 Convention Chicago 1944* menyebutkan *The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*. Setiap negara peserta mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayah kedaulatannya. Begitu pula hal yang sama secara hukum nasional yang diatur pada Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia.

Pada Pasal 10 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 (LN RI Tahun 2004 Nomor 127) tentang Tentara Nasional Indonesia (selanjutnya disebut undang-undang TNI), bahwa Angkatan udara bertugas: (a) melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan; (b) menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; (c) melaksanakan tugas TNI dalam

pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara; serta (d) melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Ketentuan Pasal 10 undang-undang TNI tersebut diketahui bahwa TNI Angkatan Udara bertugas melaksanakan penegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Dalam penjelasan Pasal 10 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.

Menurut *Von Glahn* yang dikutip *Mauna* (2013, p. 423) mengemukakan teori berlakunya kebebasan penuh di ruang udara seperti di atas laut lepas. yurisdiksi teritorial di ruang udara sampai 1000 kaki di atas bumi dengan status udara di atasnya yang bebas seperti laut lepas, seluruh ruang udara nasional dengan memberikan hak lintas kepada semua pesawat udara yang terdaftar di negara-negara sahabat; dan kedaulatan mutlak dan tanpa batas atas ruang udara nasional tanpa batas ketinggian. Ketentuan Pasal 10 undang-undang TNI tersebut diketahui bahwa TNI Angkatan Udara bertugas melaksanakan penegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Demikian jelas bahwa kelembagaan yang berwenang dalam penegakan pelanggaran wilayah udara di Indonesia melibatkan beberapa kelembagaan Pemerintah di antaranya PPNS di bidang Penerbangan dengan koordinasi dan pengawasan Polri sebagaimana diatur dalam undang-undang penerbangan dan TNI Angkatan Udara sebagaimana diatur dalam undang-undang TNI yaitu TNI Angkatan Udara.

4.3.3.3 Penetapan Tata Ruang Wilayah Pertahanan

Sejak dibangunnya Lanudal Juanda hingga sekarang belum menunjukkan keserasian dan keterpaduan tata ruang di kawasan ini,

sehingga pembangunan di lingkungan Juanda tidak menunjukkan adanya keterpaduan karena kawasan ini belum pernah dinyatakan sebagai kawasan pertahanan. Peraturan Pemerintah Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 6 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah kabupaten Sidoarjo belum mengakomodir dan menetapkan tata ruang kawasan pertahanan di Lanudal Juanda.

Menurut *Soekanto* (2006) kerja sama merupakan suatu usaha bersama antara orang perorangan atau kelompok untuk mencapai tujuan tertentu (p. 66). Usaha yang dilakukan oleh pihak terkait antara TNI AL dengan pemerintah daerah untuk menetapkan Lanudal Juanda sebagai kawasan pertahanan dan secara rinci dimasukkan dalam kebijakan perencanaan tata ruang dan wilayah, baik tingkat Kabupaten, provinsi maupun nasional.

Dinamika pembangunan saat ini menjadikan kawasan Lanudal menjadi terjepit oleh pembangunan di segala bidang oleh masyarakat dan berbagai kepentingan. Beberapa akses yang dulu dibangun untuk kepentingan basis militer kini sudah berubah fungsi. Oleh karena itu perlu ada kerja sama dan upaya menetapkan kawasan ini sebagai kawasan pertahanan. Kawasan pertahanan ini penting untuk diketahui masyarakat dan seluruh lembaga pemerintahan dalam memberikan perizinan di kawasan ini harus sesuai peruntukan dan tidak membahayakan atau harus mendukung kawasan pertahanan itu sendiri. Kawasan pertahanan di Lanudal Juanda ini meliputi zona horizontal dan zona vertikal yang harus aman dari segala aktivitas apapun agar kekuatan dan kemampuan pertahanan dapat melaksanakan tugasnya dengan baik.

4.3.3.4 Meningkatkan Sumber Daya Komponen Kebandarudaraan.

Dalam upaya melaksanakan pertahanan negara di Bandara Juanda perlu ditetapkan model kebijakan yang dapat diimplementasikan secara nyata dalam kondisi darurat militer atau *enclave* militer. Beberapa model kebijakan yang perlu dipertimbangkan dalam melaksanakan

pertahanan di Bandara Juanda yaitu dengan mengedepankan teori Kapabilitas.

Jasper (2009, p. 6-7), mengenalkan teori kapabilitas pertahanan (*Defense Capabilities*) pada tahun 2009 yang digunakan untuk menyusun perencanaan kekuatan militer di Amerika. Melalui teori kapabilitas ini memberikan kesadaran dalam suatu perencanaan pembangunan kekuatan militer tidak hanya ditentukan jumlah (kuantitas) yang besar, harus mempertimbangkan kemajuan teknologi kesenjataan dan mempelajari bagaimana cara musuh berperang. Inilah yang kemudian dikenal sebagai evolusi berperang. Penggunaan senjata yang tepat untuk melawan musuh itu akan menentukan efektifitas dan efisiensi dalam pengeluaran biaya perang. Kebijakan yang berbasis kapabilitas ini dapat membantu TNI AL dalam merefleksikan dan introspeksi suatu perencanaan pembangunan pertahanan semesta yang dapat diberdayakan dari potensi Bandara maupun Lanudal Juanda

Untuk memaksimalkan kemampuan pertahanan semesta, maka diperlukan pengembangan beberapa kemampuan yang memiliki kompetensi dalam mempertahankan Pangkalan Udara TNI AL Juanda dan Bandara dari potensi ancaman serangan musuh khususnya serangan udara.

Formulasi dalam penggunaan Pangkalan udara TNI AL Juanda sebagai Bandara Internasional tersebut tidak lepas dari potensi ancaman dari serangan musuh yang datangnya dari udara. Oleh karena itu diperlukan juga penyiapan personel pangkalan dan Bandara untuk melaksanakan pertahanan semesta secara sinergis. Penyiapan personel TNI AL dalam mempertahankan pangkalan perlu diintegrasikan dengan satuan lain seperti Marinir, Kopaska, Pomal, Intelijen Wing Udara, Fasharkan Pesud dan lain sebagainya. Disamping SDM yang ada, tentunya dengan memanfaatkan sumber daya kebandarudaraan lainnya yang merupakan sarana prasarana, fasilitas serta peralatan pendukung, antara lain. (1) Sumber daya *Air Traffic Controller* (ATC); (2) *Ground Support Equipment* (GSE); (3) Stasiun Kelas I Meteorologi Bandara Juanda;

(4) *Crash Team*; (5) DPPU Pertamina; (6) *Center Plan Electrical*; serta (7) Fasilitas Pelabuhan (*runway, apron, taxi*, dan lain-lain)

Dari berbagai analisa di atas, untuk meningkatkan kemampuan Indonesia dalam menegakkan keamanan dan kedaulatan wilayah udara berkaitan dengan penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara, maka beberapa hal yang perlu diperhatikan bagi seluruh kelembagaan yang berwenang sebagai berikut:

- 1) Melakukan publikasi tanpa henti agar semakin banyak negara-negara di dunia yang mengakui kedaulatan terhadap ruang udara Indonesia, maka akan semakin mudah proses ratifikasi regulasi ruang udara yang diberlakukan di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI)
- 2) Menindak tegas pelanggaran terhadap ruang udara Indonesia tanpa tebang pilih pada pesawat udara negara manapun yang melakukan pelanggaran dengan tetap mengedepankan cara-cara damai.
- 3) Meningkatkan kekuatan pertahanan udara Indonesia, mulai dari kemampuan pesawat tempur sergap, radar, Hanud, arteleri rudal jarak dekat, sedang dan jauh, kapal berkemampuan pertahanan *Airborne warning and Control System* serta kemampuan pertahanan udara lainnya sebagai *deterrence* bagi negara-negara yang berniat melanggar kedaulatan negara.
- 4) Melengkapi sistem pertahanan negara dengan satelit pertahanan yang mandiri dan melengkapi sistem pertahanan negara dengan *droadband networking* agar segala komponen pertahanan negara baik secara internal Satuan TNI AL, Lembaga Pengelola Bandara yaitu PT Angkasa Pura I, *Airnav*, TNI AD dan TNI AU dapat terintegrasi.
- 5) Menyusun Organisasi Pertahanan Pangkalan di lingkungan Puspenerbal beserta pengawakan personel serta kekuatan Alutsista anti serangan udara serta fasilitas yang diperlukan.
- 6) Meningkatkan dukungan anggaran pertahanan negara secara optimal agar kebutuhan peningkatan kekuatan pertahanan dalam mendukung Sishanta.

BAB 5

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Dari penjelasan dan analisa pembasan permasalahan di atas, maka peneliti menyimpulkan sebagai berikut:

1. Secara umum tanah Lanudal Juanda memiliki status Hak Pakai dari Departemen Pertahanan Cq TNI AL seluas 9.323.990 M². Status tanah Bandara Internasional Juanda sebagian besar menggunakan tanah Hak Pakai TNI AL seluas 446.102 Ha. Dengan demikian PT Angkasa Pura I sebagai pengelola Bandara menggunakan tanah TNI AL dengan status Hak Pakai dari TNI AL berdasarkan SKB 3 Menteri (Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Pertahanan dan Keamanan) Nomor Kep/23/10/1981, Nomor 661/KMK.001/1981 dan Nomor KM/217/AU.106/Phb.81 tanggal 26 oktober 1981.
2. Kerja sama dilaksanakan oleh Puspenerbal sebagai pembina penerbangan TNI AL dengan PT Angkasa Pura I maupun *stakeholder* lainnya melalui suatu perjanjian. Instansi yang memiliki kepentingan terhadap kebandarudaraan melakukan kerja sama yang dituangkan dalam suatu perjanjian yang mengikat untuk melaksanakan fungsi pemerintahan maupun non pemerintahan. Kerja sama antara Lanudal Juanda dan Bandara Internasional Juanda dapat digambarkan melalui beberapa aspek, antara lain.
 - a. Dalam aspek kerja sama meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan telah dilaksanakan secara berjenjang dan bertahap melalui program latihan bersama, namun masih dapat dioptimalkan melalui kerja sama di bidang Aeronautical dan non Aeronautical .
 - b. Aspek penanggulangan pada kondisi darurat perang/militer, kerja sama dilaksanakan sebatas pelatihan keadaan darurat di masa damai, seperti kemampuan dalam penindakan dan pencegahan tindakan melawan hukum (*unlawfull act*) khususnya dalam kondisi darurat pembajakan pesawat udara (*hijacking*). Kerja sama

penanggulangan pada kondisi darurat perang/ militer dapat ditingkatkan melalui penyiapan personel di bidang melalui pelatihan, pembentukan organisasi dan pengawak personel kualifikasi pertahanan udara, pengadaan Alutsista senjata anti serangan udara dan integrasi dengan satuan lain, seperti TNI AD dan TNI AU.

- c. Pada aspek pertahanan pangkalan, Satuan pertahanan pangkalan Lanudal Juanda saat ini belum memiliki kemampuan pertahanan anti serangan udara, dikarenakan minimnya Alutsista dan personel dengan kualifikasi dan kemampuan dalam mengoperasikan sistem kesenjataan anti serangan udara. Dibutuhkan pengadaan Alutsista kesenjataan yang sesuai dengan medan pangkalan Udara TNI AL Juanda. Penentuan kebutuhan kesenjataan harus disinergikan dengan satuan lain yang memiliki ekspektasi di bidangnya seperti Marinir, Disenlekal dan Arsenal.
 - d. Pada aspek kerja sama mendukung penyiapan ASEAN *Open Sky Policy*, seiring terjalannya kerja sama mempersiapkan Bandara Internasional Juanda untuk berevolusi menuju standar *Airport World Class*, perlunya dibenahi aspek perjanjian kerja sama yang belum tuntas, evaluasi kebijakan, hak dan kewajiban yang belum terpenuhi, kebutuhan layanan program latihan dan pengaturan trafik untuk kepentingan penerbangan militer dalam mendukung pertahanan semesta. .
3. Upaya pembangunan dan pengembangan Bandar Udara Juanda sebagai komponen pertahanan dalam sistem pertahanan semesta meliputi.
 - a. Pembangunan Fisik dan Sumber daya manusia Bandara Internasional Juanda belum dilaksanakan secara terkoordinasi dan terpadu dengan kepentingan TNI AL dalam kepentingan mendukung pertahanan semesta. Bandara Internasional Juanda dalam hal ini PT Angkasa Pura I harus mentaati hak dan kewajibannya seperti yang tercantum dalam pasal-pasal PKS dan

diselesaikan dengan cara musyawarah untuk mencapai mufakat. Setiap kegiatan perencanaan, pembangunan dan pengembangan Bandara di tanah Lanudal Juanda harus dikomunikasikan dan mendapat ijin dari pihak TNI AL. Disisi lain, perlu adanya dorongan kebijakan dari pemerintah untuk turut menyelesaikan setiap permasalahan dengan cermat dan tuntas melalui jalan musyawarah sebagai lembaga pemerintahan.

- b. Dalam melaksanakan penegakan hukum di udara, perlu terlebih dahulu mengetahui batas wilayah Indonesia khususnya batas wilayah udara yang akan diamankan dan dipertahankan. Pengaturan wilayah Indonesia seperti diatur pada Undang-Undang Nomor 43 tahun 2008 tentang wilayah Negara bersifat problematik karena hanya mengatur ketentuan secara jelas wilayah daratan, dan lautan, sedangkan wilayah udara belum diatur. Sedangkan kelembagaan yang berwenang dalam penegakan pelanggaran wilayah udara di Indonesia melibatkan beberapa kelembagaan Pemerintah di antaranya PPNS di bidang Penerbangan dengan koordinasi dan pengawasan Polri sebagaimana diatur dalam undang-undang penerbangan dan TNI Angkatan Udara sebagaimana diatur dalam undang-undang TNI yaitu TNI Angkatan Udara.
- c. Kawasan Lanudal Juanda belum ditetapkan sebagai kawasan pertahanan melalui penetapan Rencana Tata Ruang dan Wilayah, baik melalui peraturan pemerintah tingkat II Kabupaten Sidoarjo, maupun pemerintah provinsi Jawa Timur, Oleh karena itu perlu ada kerja sama dan upaya menetapkan kawasan ini sebagai kawasan pertahanan. Kawasan pertahanan ini penting untuk diketahui masyarakat dan seluruh lembaga pemerintahan dalam memberikan perizinan di kawasan ini harus sesuai peruntukan dan tidak membahayakan atau harus mendukung kawasan pertahanan itu sendiri. Kawasan pertahanan di Lanudal Juanda ini meliputi zona horizontal dan zona vertikal yang harus aman dari segala aktivitas

apapun agar kekuatan dan kemampuan pertahanan dapat melaksanakan tugasnya dengan baik.

- d. Sumber daya Bandara Internasional Juanda beserta SDM yang sarana prasarana, fasilitas serta peralatan pendukung lainnya, belum digunakan secara efektif dan difokuskan dalam mendukung pertahanan semesta. Upaya meningkatkan sumber daya komponen kebandarudaraan Penyiapan personel TNI AL dalam mempertahankan pangkalan perlu diintegrasikan dengan satuan lain seperti Marinir, Kopaska, Pomal, Intelijen Wing Udara, Fasharkan Pesud dan lain sebagainya. Disamping SDM yang ada, tentunya dengan memanfaatkan sumber daya kebandarudaraan lainnya yang merupakan sarana prasarana, fasilitas serta peralatan pendukung, antara lain. (1) Sumber daya *Air Traffic Controller* (ATC); *Ground Support Equipment* (GSE); Stasiun Kelas I Meteorologi Bandara Juanda; *Crash Team*; DPPU Pertamina; *Center Plan Electrical*; serta Fasilitas Pelabuhan (*runway, apron, taxi*, dan lain-lain)

5.2 Saran

1. Guna meningkatkan kemampuan penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara, perlu adanya kepastian aspek legalitas sesuai peraturan perundang-undangan bukan hanya sekedar Perjanjian Kerja Sama (PKS) namun harus ditetapkan dalam hirarki Peraturan Presiden sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Guna meningkatkan kemampuan pertahanan semesta dalam penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara, perlu dilaksanakan pendidikan bagi personel TNI AL sesuai profesi penerbangan khususnya ATC, Penembak Senapan Udara (PSU), *Crash Team* dan lain sebagainya dengan dukungan dari PT Angkasa Pura I.
3. Guna mengimplementasikan kerja sama penggunaan Lanudal Juanda sebagai Bandara dengan baik, maka perlu pihak PT Angkasa Pura I

segera menyelesaikan kewajiban-kewajiban yang tertuang dalam PKS dengan tuntas dan melakukan revisi kerja sama dengan mempertimbangkan kepentingan pertahanan semesta.

4. Guna meningkatkan kemampuan pertahanan semesta di kawasan Pangkalan udara TNI AL Juanda yang di dalamnya terdapat Bandara Internasional, perlu ditetapkan sebagai kawasan pertahanan negara melalui peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo dan Provinsi Jawa Timur.
5. Guna meningkatkan kemampuan Kebandarudaraan dan pangkalan terhadap potensi ancaman serangan udara, maka perlu dikembangkan organisasi Satuan Pertahanan Pangkalan di Lanudal Juanda secara organisatoris, pengawakan personel dan Alutsista kesenjataan anti serangan udara serta penempatan pos pertahanan yang sesuai dengan ancaman.
6. Guna mengantisipasi kepadatan jumlah penumpang dalam menggunakan transportasi melalui pesawat udara dan perlunya mempertahankan Lanudal Juanda yang memiliki nilai strategis pertahanan negara, perlu dicarikan solusi untuk perencanaan pembangunan Bandara baru yang representatif seperti yang telah direncanakan oleh pemerintah provinsi Jawa Timur, yaitu di daerah Lamongan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) (LNRI Tahun 1983 Nomor 44, TLN RI Nomor 3260)

Undang-undang RI Nomor 3 Tahun 2002 (LN RI Tahun 2002 Nomor 3) tentang Pertahanan Negara.

Undang-undang RI Nomor 34 Tahun 2004 (LN RI Tahun 2002 Nomor 127) tentang TNI

Undang-undang RI Nomor 43 Tahun 2008 (LN RI Tahun 2008 Nomor 177) tentang Wilayah Negara.

Undang-undang RI Nomor 1 Tahun 2009 (LN RI Nomor 1 Tahun 2009) tentang Penerbangan.

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2002 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2003 tentang Kebandarudaraan

Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi TNI.

Peraturan Kasal Nomor Perkasal/98/XII/2008 tanggal 31 Desember 2008 tentang Perubahan Nama dan Alih Bina Kedudukan Wing Udara Koarmatim, Satudarmabar dan Alih Bina Kedudukan Lanudal serta Pembentukan Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat Udara (Fasharkan Pesud) TNI AL.

Peraturan Kasal Nomor Perkasal/35/V/2009 tanggal 13 Mei 2009 tentang Pokok-Pokok Organisasi dan Prosedur Pusat Penerbangan TNI Angkatan Laut

Peraturan Kasal Nomor Perkasal/24/IV/2011 tanggal 19 April 2011 tentang Kebijakan Dasar Pembangunan TNI AL Menuju MEF.

Peraturan Kasal Nomor Perkasal/36/VI/2011 tanggal 21 Juni 2011 (PUM-5) Buku Petunjuk Induk Pembinaan Bidang Operasi

Keputusan Kasal Nomor Kep/352/III/2012 tanggal 9 Maret 2012 tentang DSP Mabelal Bagian Keempat (Puspenerbal)

Keputusan Kasal Nomor Kep/1171//XII/2013 tanggal 23 Desember 2013 tentang Bujukmin Standardisasi Pangkalan TNI AL.

Mabesal (1989). *Buku Petunjuk Tempur (Bujukpur) Pengintaian Taktis Udara TNI AL* (PUM-130.006) Skep Kasal Nomor Skep/4013/IX/1989 tanggal 18 Septemebr 1989. Hlm. 7

B. Buku atau Barang Cetakan

Alfred Thayer. (1987). *The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783*, New York, Dover Publications, Inc.

Bagir Manan, (1995), *Pertumbuhan dan Perkembangan konstitusi Suatu Negara* (penyunting Mashudi dan Kuntana Magnar), Mandar Maju, Bandung, Hlm. 11-12.

Booth, Kenth, (1985). *Law, Force and Diplomacy at Sea*, London George Allen (Boston) and Unwin Sydney).

Boer Mauna, (2013) *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Edisi ke-2, (cetakan ke-5), PT. Alumni, Bandung.

Budi, Harsono, (2003), *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria*, Isi dan Pelaksanaannya, Djambatan, Jakara, , Hlm 8

Creswell, John, W. (2007), *Qualitative Inquiry and Reseach Design; Choosing among Five Approaches*; Sage Publications. Inc.

Collins, John M. 1982. *U.S. Defense Planning A Critique*, Westview Press, Boulder Colorado.

Geoffrey, Till, (2009) *Seapower A Guide for the Twenty-Firt Century*, Routledge, London and New York.

Hans Kelsen, dalam Haula Adolf, (2011), *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Bandung, Keni Media, Hlm. 107.

Haula Adolf, (2002) *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Bandung, PT Grafindo Persada., Hlm. 108.

Henry Campbell Black, (1991), *Black's Law Dictionary*, A. Bridged Sixth Edition, west Publishing, St. Paul. Minn, Hlm. 828.

Islamy, Irfan, (1988). *Policy Analysis*, Malang, Program Pascasarjana Universitas Brawijaya.

- Jasper, Scott (Editted), (2009), *Transforming Defense Capabilities New Approaches for International Security*, Lynne Rienner Publisher Inc., Boulder London.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia IV*, (Jakarta: Pusat Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan Nasional), p. 145
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, (1999), Pusat Pembinaan Bahasa Indonesia P dan K ,. Hlm. 136
- Kismartini, *et, al*, *Analisis Kebijakan Publik, Universitas Terbuka*, Jakarta, Buku Materi Pokok MAPUS301/4SKS/Modul I-12 (tanpa tahun).
- Makmur, Supriyatno, *Tentang Ilmu Pertahanan*, Yayasan Pustaka Obor Indonesia, Jakarta, 2014. Hlm 34-35.
- Mahan, Alfred, Thayer. (1987). *The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783*, New York, Dover Publications, Inc
- Marsetio. (2014). *TNI Angkatan Laut Berkelas Dunia Paradigma Baru*, Mabes TNI AL, Jakarta.
- Mohammad Hatta, (1977), *Penjabaran pasal 33 UUD 1945*, Mutiara, Jakarta, Hlm. 28
- Martin, (2010) *Chicago 1944 Vs UNCLOS 1982, What's Wrong ?*, Majalah Jalakaca, Puspenerbal.
- Martin, (2010), *Meninjau Kembali Pengelolaan Wilayah Udara Indonesia untuk Kegiatan Flight Information Region (FIR)*, Majalah Jalakaca. Hlm. 21
- Mohammad Yamin, (1954), *Proklamasi dan Konstitusi*, Djambatan, Jakarta, Hlm. 42
- Mulyana, Deddy. (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif Paradigma Baru Ilmu Komunikasi dan Ilmu Sosial Lainnya*, Penerbit PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Notonagoro, 1974), *Politik dan Pembangunan Agraria di Indonesia*, Pancuran Tujuh, Jakarta, Hlm. 79
- Nugroho, D, Riant, *Kebijakan Publik (Formulasi, Implementasi dan Evaluasi)*, Jakarta, Gramedia, 2004
- Puspenerbal. (2013). *7 (Tujuh) Windu Penerbangan TNI Angkatan Laut*, Jakarta.

- Ralp W. Tyler, *Basic Principles of Curriculum and Instruction* (Chicago: The University of Chicago Press, 1950), h.37.
- Rokhmin Dahuri, 2004, *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*, Pradnya Paramita, Jakarta, Hlm. 1
- Ronald G. Schnee, *Improving Desegregation Plans* (dalam The Phi Delta Kappan Vol. 62, 1997, No. 6) h. 429.
- Suhino, (2005), *Ilmu Negara*, Penerbit Liberty, Yogyakarta, Cetakan Ketujuh, Hlm, 24-25.
- Urip, Santoso, (2008) *Hukum Agraria dan Hak-Hak Atas Tanah*, Edisi Pertama, Cetakan ke-4 Jakarta, Prenada Mdeia Grup, Hlm. 3.
- Wibisono, Kunto. (2006). *50 Tahun Penerbangan TNI Angkatan Laut*, Indonesia Printer, Jakarta.
- William N, Dunn, (1991), *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Penerbit Gajah Mada University Press.
- Wiyono, Suko, (2010), *Hukum Pertanahan Teori dan Praktik*, Banyumedia Publishing, Malang, Hlm. 2-3.
- Wright, Elisabeth (2008) *Defense Acquisition Management*, iUniverse Inc. New York, Bloominton.
- Zainal, Said, *Abidin*, (2007) *Kebijakan Publik*, Yayasan Pancur Siwah, Jakarta.

C. Internet.

<http://id.moehymien.wordpress.com> diakses tanggal 2 Agustus 2015

www.tni.mil.id/idiologi_pancasila lihat juga A.F. Stones James, *Manajemen*, (dalam R. Sulistiyadi, Majalah Seskoal Jilid I Edisi 2).

https://id.wikipedia.org/wiki/Pearl_Harbor diakses tanggal 9 April 2016.

<http://juanda-airport.com/struktur-organisasi> diakses 2 Januari 2017

<http://juanda-airport.com/visi-misi> , diakses 2 Januari 2017.

<http://lifestyle.okezone.com/read/2011/01/17/409/414882/bandara-changi-surga-belanja-bebas-pajak>. diakses tanggal 22 Desember pukul 19.30 Wib.

<http://jakartagreater.com/mengenal-pasukan-angkatan-darat-belanda/>
diakses tanggal 16 Juli 2017.

<http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2010> diakses tanggal 16 Juli
2017.

<https://www.ap1.co.id/id/about/our-history> diakses tanggal 17 Agustus
2017.

SURAT IJIN PENELITIAN



KEMENTERIAN PERTAHANAN RI
UNIVERSITAS PERTAHANAN

Nomor : BI/1492-MI/2017
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : -
Hal : Permohonan Izin Penelitian.

Bogor, 15 Juni 2017

Kepada

Yth. Pejabat tersebut dalam
lampiran

di

Sidoarjo

1. Dasar:

- a. Peraturan Presiden RI Nomor 5 Tahun 2011 tanggal 7 Februari 2011 tentang Universitas Pertahanan Sebagai Perguruan Tinggi yang Diselenggarakan Oleh Pemerintah;
- b. Kalender Pendidikan Program Studi Strategi Perang Semesta Unhan TA. 2016/2017.

2. Sehubungan dasar di atas, mohon dapatnya Bapak/Ibu pejabat berkenan mengizinkan Mahasiswa program studi Strategi Perang Semesta Cohort 8 Universitas Pertahanan TA. 2016/2017 atas nama Bambang Yuniarto NIM 120160101007 untuk melakukan penelitian melalui wawancara, observasi dan studi dokumen / laporan yang diperlukan dalam penyusunan tesis dengan judul "Kerja Sama Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda dan Bandara Internasional Juanda Dalam Mendukung Sistem Pertahanan Semesta".
3. Mohon konfirmasi waktu dalam pelaksanaan pengumpulan data tersebut. *Contact Person* e-mail : yuniantobambang@yahoo.co.id dan HP 082169663333.
4. Demikian mohon menjadikan periksa.

a.n. Rektor Unhan
Wakil Akademik dan Kemahasiswaan,

Padang Gunawan, M. Eng
Pembina Utama IV/e

Tembusan:

1. Rektor Unhan
2. Dekan FSP Unhan
3. Kabiro Akademik dan Kemahasiswaan Unhan.

Lampiran Surat Rektor Unhan
Nomor : B/1492/VI/2017
Tanggal : 15 Juni 2017

DAFTAR NAMA PEJABAT:

1. General Manager PT Angkasa Pura I Cabang Bandara Juanda
2. Kepala Otorita Bandara Wilayah III Bandara Juanda
3. Bappeda Kab. Sidoarjo
4. Komandan Puspenerbal ✓
5. Komandan Lanudal Juanda
6. Komandan Wing Udara I

a.n. Rektor Unhan
Wakil Bidang Akademik dan Kemahasiswaan,



[Handwritten Signature]
Prof. Dr. Ir. Dadang Gunawan, M. Eng
Pembina Utama IV/e

SURAT KETERANGAN PENELITIAN PT AP. 1



BANDAR UDARA
INTERNASIONAL **Juanda**

PT. Angkasa Pura I (Persero)
Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Juanda
Surabaya 61233 A
tel : 031-2986200 fax : 031-8667506
email : sub@angkaspura1.co.id
web : juanda-airport.com

SURAT KETERANGAN

AP.I. 1093 /DL.09/2017/SUB.AP

Yang bertanda tangan di bawah ini, menerangkan bahwa :

Nama : Bambang Yudianto
NIM : 120160101007
Jurusan : Strategi Perang Semesta
Universitas : Universitas Pertahanan

Mahasiswa tersebut benar-benar telah melaksanakan Penelitian dilingkungan PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Juanda – Surabaya, terhitung mulai tanggal 01 Agustus 2017 s.d. 11 Agustus 2017 di Communication & Legal Section.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Surabaya, 7 Agustus 2017

SHARED SERVICES DEPARTMENT HEAD,


ANGKASA PURA | AIRPORTS
BANDAR UDARA JUANDA
NIP. 9064024-M

SURAT KETERANGAN PENELITIAN DI KAB. SIDOARJO



**PEMERINTAH KABUPATEN SIDOARJO
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK**

Jl. Raya A. Yani No. 4 Telp./Fax. 031 8921954
SIDOARJO - 61211

www.bakesbangpol.sidoarjokab.go.id

Sidoarjo, 11 Juli 2017

Nomor : 072/ 676 /404.6.5/2017
Sifat : Penting
Lampiran : -
Perihal : Rekomendasi Penelitian/Survey/Kegiatan
An. Sdr. **BAMBANG YUNianto**

Kepada
Yth. 1. Sdr. KEPALA BAPPEDA KABUPATEN SIDOARJO
2. Sdr. KEPALA DINAS PU & PR KABUPATEN SIDOARJO

di-
SIDOARJO

Berdasarkan Surat dari Warek I Bid. Akademik dan Kemahasiswaan Kementerian Pertahanan RI Universitas Pertahanan Sentul Bogor Nomor : B / 1492 / VI / 2017 Tanggal 15 Juni 2017 Perihal Ijin Penelitian, maka bersama ini kami hadapkan :

Nama : **BAMBANG YUNianto**
Tempat/Tgl Lahir : Surakarta, 29 Juni 1967
Pekerjaan : TNI – AL
Alamat : JL. SOLO - PERUM PUTRI JUANDA BLOK A I – No. 07
Kel/Ds. Betro RT. 001 – RW. 001 Kec. Sedati Kab. Sidoarjo
Instansi/Fak/Jurusan : UNIVERSITAS PERTAHANAN SENTUL BOGOR / FSP UNHAN
NIM/NIS/NIP : 120160101007
Judul : **KERJASAMA LANUDAL JUANDA DAN BANDARA JUANDA
DALAM MENDUKUNG SISTEM PERTAHANAN SEMESTA**
Pengikut : -
Dosen/Pembimbing : Prof. Dr. Ir. DADANG GUNAWAN, M. Eng.
Bidang : Pertahanan
Maksud Tujuan : Penelitian & Wawancara
Lama Survey : 12 Juli s/d 12 September 2017
Telepon - Hp : 0821 6966 3333

Untuk melakukan penelitian/survey/PKL/KKn/Magang di Instansi/Wilayah Saudara guna kepentingan studi, dengan syarat-syarat/ketentuan sebagai berikut :

1. Berkeajiban menghormati dan mentaati peraturan dan tata tertib di daerah setempat lokasi penelitian/survey/PKL/KKn/Magang.
2. Pelaksanaan penelitian agar tidak disalahgunakan untuk tujuan tertentu yang dapat mengganggu kesetabilan keamanan dan ketertiban di daerah/lokasi.
3. Yang bersangkutan diberi tugas sesuai relevansinya dengan mata kuliah / pelajaran di sekolah / perguruan tinggi.
4. **Wajib melaporkan hasil penelitian ke Badan Kesatuan Bangsa Dan Politik Kabupaten Sidoarjo dalam kesempatan pertama.**
5. Surat Keterangan ini akan dicabut/tidak berlaku apabila yang bersangkutan tidak memenuhi syarat-syarat serta ketentuan seperti tersebut di atas.

Demikian untuk menjadikan maklum.

Tembusan :

1. Warek I Bid. Akademik dan Kemahasiswaan Universitas Pertahanan Sentul Bogor di Bogor
2. Yang Bersangkutan

An. KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

KABUPATEN SIDOARJO

Sekretaris



ZAINUL ARIFIN, SH

Pembina Tk. I

NIP. 19630421 198603 1 015

Lampiran 2.1

DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA

Narasumber :
Tempat :

Tanggal/Waktu :

BAGIAN I. PRINSIP-PRINSIP KEBANDARUDARAAN

| No | Daftar Pertanyaan | DANPUS PENERBAL | GM BAND. JUANDA | KAOTBAN WIL III | DAN LANUDAL |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| 1 | Bagaimana status Bandara Juanda menurut hukum nasional? | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2 | Bagaimana status Bandara Juanda menurut hukum internasional? | | ✓ | | ✓ |
| 3 | Bagaimana pengaturan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa damai? | | ✓ | | |
| 4 | Bagaimana pengaturan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa darurat militer? | ✓ | | | ✓ |

BAGIAN II. PENGGUNAAN LANUDAL SEBAGAI BANDARA SIPIL

| No | Daftar Pertanyaan | DANPUS PNERBAL | GM BAND. JUANDA | KAOTBAN WIL III | DAN LANUDAL |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| 1 | Bagaimana pembagian tugas terkait dengan kewenangan sipil dan militer yang ada di Bandara Juanda? | | ✓ | | ✓ |
| 2 | Bagaimana kesepakatan yang diperjanjikan dalam penggunaan sebagian aset Lanudal sebagai Bandara sipil? | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 3 | Bagaimana penentuan program keamanan dan keselamatan penerbangan sipil yang disinergikan dengan pertahanan pangkalan? | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 4 | Bagaimana pengaturan dan pelayanan Lalu Lintas Udara (LLU) bandara Juanda berkaitan dengan potensi pengalihan kewenangan dalam kondisi darurat militer ? | | ✓ | | ✓ |

| | | | | | |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|
| 5 | Bagaimana keterlibatan SDM Bandara Juanda khususnya personel <i>Air Navigation</i> dalam mendukung pengendalian pesawat udara pada masa darurat militer? | | ✓ | ✓ | ✓ |
| 6 | Bagaimana saran tindak terhadap penggunaan fasilitas Bandara Juanda khususnya LLU untuk dapat digunakan dalam mendukung sistem pertahanan pangkalan? | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

BAGIAN III. PEMBANGUNAN DAN PENGEMBANGAN BANDARA

| No | Daftar Pertanyaan | DANPUS PENERBAL | GM BAND. JUANDA | KAOTBAN WIL III | DAN LANUDAL |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| 1 | Bagaimana pola pembinaan latihan bersama dengan pihak Lanudal Juanda selama ini? | | ✓ | ✓ | |
| 2 | Aspek apa saja yang perlu dibenahi untuk pembinaan latihan bersama? | | ✓ | ✓ | ✓ |
| 3 | Apakah pembangunan dan pengembangan bandara Juanda sudah disiapkan sebagai komponen pertahanan? | | | | ✓ |
| 4 | Program apa yang dapat dilakukan untuk melakukan kerja sama dalam membenahi sistem, fasilitas, SDM dan lainnya dalam mengintegrasikan Bandara Juanda sebagai Sishanta? | | ✓ | ✓ | ✓ |

TRANSKRIP WAWANCARA KOMANDAN PUSPENERBAL

Subjek : Danpuspenerbal
Waktu Wawancara : 14:30-16:35 Wib
Tanggal : 27 Juli 2017
Lokasi : Puspenerbal di Sidoarjo
Kualifikasi : Informan 1

1. Bagaimana pandangan Komandan dalam menghadapi kondisi darurat militer khususnya terhadap serangan udara musuh dengan memberdayakan potensi masyarakat untuk pertahanan negara?

Dalam menghadapi kondisi darurat militer atau perang khususnya serangan udara banyak yang harus dipersiapkan. Yang paling utama adalah kesiapan potensi masyarakat yang ada harus benar-benar terlatih dengan baik dalam menghadapi situasi ini. khususnya masyarakat sipil bagaimana melatih untuk berlindung di tempat yang aman dari serangan udara. Instansi militer perlu melatih potensi masyarakat tersebut melalui pendekatan bela negara. Setelah itu menyiapkan personel militer sendiri untuk mampu melakukan peranannya sebagai komponen utama pertahanan. Alutsista kesenjataan anti serangan udara juga harus dimiliki dan ditempatkan pada medan tempur yang sudah diperkirakan akan datangnya serangan udara. Perlindungan terhadap Alutsista pesawat udara dari serangan udara juga harus dibuat agar tidak menjadi sasaran serangan udara musuh.

2. Bagaimana kemampuan SDM penerbangan khususnya yang ada di satuan kerja jajaran Puspenerbal dalam menghadapi situasi darurat militer untuk mempertahankan Lanudal Juanda beserta fasilitas Bandara yang ada?

Personel penerbangan dilatih secara periodik melalui Geladi tugas tempur pangkalan udara maupun Geladi tugas tempur pesawat udara. pangkalan udara TNI AL Juanda memiliki satuan pertahanan (Sathanlan) namun belum optimal. Pada tahun 2009 organisasi ini dikembangkan dengan kemampuan hingga anti serangan udara pada tingkat peleton, namun sayangnya diubah oleh Mabesal tanpa melibatkan Puspenerbal sebagai pembina, sehingga kemampuan tersebut tidak ada lagi. Tetapi tahun 2013 telah kita ajukan revisi kembali organisasi tersebut namun hingga saat ini belum terwujud. Fungsi pertahanan pangkalan Lanudal Juanda dikolaborasikan dengan kekuatan dari Marinir yang mem-BKO-kan AMX dan Kopaska meyiagakan kendaraan tempur di Juanda.

3. Bagaimana kondisi fasilitas pertahanan pangkalan yang ada ? apakah sudah memenuhi standardiasi pangkalan?

Kondisi fasilitas pertahanan pangkalan di Juanda belum memenuhi standar kelas A. Yang ada sekarang hanya 2 AMX Marinir, 2 Mobil PMK, 2 Mobil patroli. Standar untuk Lanudal Kelas A memiliki senjata anti serangan udara model terbaru minimal seperti meriam 23mm /GB Twin Gun dan kendaraan BCV (Battery Command Vehicle).

4. Jika belum terpenuhi prioritas apa yang perlu dipenuhi?

Prioritas utama adalah pembentukan organisasi dan pengawak personel kualifikasi pertahanan udara baik organik Lanudal maupun Marinir. Alutsista senjata anti serangan udara seperti meriam 23mm /GB Twin Gun dan kendaraan BCV (Battery Command Vehicle) dan fasilitas pos untuk penempatan senjata tersebut dan integrasi dengan kemampuan yang dimiliki oleh TNI AD dan TNI AU.

5. Bagaimana bentuk kerja sama secara integral dengan pihak Bandara khususnya Otorita, PT Angkasa Pura maupun stake holder yang memiliki kepentingan di Bandara terkait kondisi darurat militer serangan udara?

Kerja sama pertahanan semesta dengan potensi kelembagaan di Bandara Juanda sangat penting. Hingga saat ini latihan gabungan penanggulangan bahaya dan keselamatan penerbangan terus dilaksanakan secara periodik. Dalam kondisi darurat militer, seluruh potensi yang ada dikendalikan oleh TNI, sehingga berlaku enclave militer.

6. Bagaimana pembagian pos-pos tempur khususnya dengan melibatkan unsur lain di Bandara?

Pembagian pos-pos tempur telah dibuat dengan mengikuti organisasi pos tempur Lanudal Juanda termasuk peranan dan fungsi yang harus dijalankan oleh masing-masing unsur di Bandara.

7. Apakah sudah ada konsep pengambilalihan dari kondisi damai menjadi kondisi militer?

Kewenangan penyusunan pengambilalihan dari kondisi damai menjadi kondisi militer ada pada Panglima TNI. Sedangkan pernyataan kondisi darurat militer atau perang dinyatakan oleh Presiden. Konsep pengambil alihan juga diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan dan Keselamatan di Bandara dalam program keamanan dan keselamatan Bandara dilakukan oleh TNI.

8. Bagaimana doktrin pertahanan pangkalan yang diintegrasikan dengan potensi masyarakat khususnya bandara Juanda dalam mengantisipasi serangan udara?

Doktrin pelaksanaan pertahanan pangkalan udara TNI AL tahun 1992 belum mengintegrasikan keterlibatan potensi masyarakat dan unsur-unsur di Bandara.

9. Bagaimana pola pembinaan latihan bersama dengan pihak Bandara Juanda selama ini?

Pola latihan bersama meliputi latihan bahaya kecelakaan pesawat udara, penanggulangan anti terorisme dan pembajakan, SAR dan kesehatan udara. Latihan tersebut dilaksanakan secara periodik 2 kali setahun.

10. Aspek apa saja yang perlu dibenahi untuk mengatasi hal tersebut?

Yang perlu dibenahi dari integrasi latihan adalah kesiapan peralatan dan fasilitas yang memadai atau standar kelas Bandara internasional. Misalnya peralatan mobil PMK yang dimiliki Lanudal Juanda bukan standar Bandara, helikopter ambulan (Evakuasi Medis Udara/EMU) dan lain sebagainya.



**TRANSKRIP WAWANCARA KEPALA OTORITA
BANDARA WILAYAH III**

Subjek : Kaotban Wilayah III
Waktu Wawancara : 13:30-15:05 Wib
Tanggal : 25 Juli 2017
Lokasi : Kantor Kaotban Wilayah III
Kualifikasi : *Informan 2*

1. Bagaimana status Bandara Juanda menurut hukum nasional?

Sesuai perjanjian kerjasama antara TNI AL dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan nomor KTR/02/x/2006, Bandar udara juanda digunakan untuk penerbangan sipil

2. Bagaimana status Bandara Juanda menurut hukum internasional?

Bandara udara sudah terregistrasi sebagai Bandar Udara Internasional yang melayani penerbangan sipil dengan kode International Civil Aviation Organization (WARR), ICAO yang berkantor pusat di montreal kanada dan kode International Air Transport Association (SUB) yang berkantor pusat di montreal kanada sehingga ketika melayani penumpang sipil harus mengikuti peraturan penerbangan sipil dunia annex 1-annex 19 yang merupakan produk dari ICAO melalui konvensi Chicago pada tahun 1944, annex selalu diadakan amandemen terkait issue penerbangan dan sekarang annex sudah amandemen ke 15, Indonesia mulai menjadi anggota ICAO sejak 27 april 1950.

3. Bagaimana pengaturan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa damai?

Sesuai dengan PM 127 tahun 2015 tentang program keamanan penerbangan nasional pada kondisi normal (hijau) dan kondisi rawan (kuning) untuk tingkat nasional tanggung jawab dan komando berada pada Direktur Jenderal Perhubungan Udara, di tingkat bandara tanggung jawab dan komando berada pada GM PT. angkasa pura I juanda Surabaya.

4. Bagaimana pengaturan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa darurat militer?

Sesuai dengan PM 127 tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional pada kondisi darurat

(merah) untuk tingkat nasional tanggung jawab berada pada Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan komando berada pada Tentara Nasional Indonesia , di tingkat bandara tanggung jawab tanggung jawab berada pada GM PT. angkasa pura I juanda surabaya dan komando berada pada Komandan Pangkalan TNI AL juanda.

Tanggung jawab meliputi penyediaan fasilitas , penyediaan SDM serta biaya operasional selama penanganan kondisi merah , Komando terkait perintah dan strategi penanganan pada saat kondisi merah

5. Bagaimana pembagian tugas terkait dengan kewenangan sipil dan militer yang ada di Lanudal Juanda?

Untuk bidang keamanan penerbangan sipil, Pembagian tugas sudah dijelaskan diatas diatur dalam Airport Security Programmme Bandar udara juanda Surabaya dan Airport Contigency Plan Bandar juanda Surabaa.

6. Bagaimana kesepakatan yang diperjanjikan dalam penggunaan Lanudal sebagai Bandara sipil?

Termuat dalam PKS (pihak PT. Angkasa Pura I juanda yang lebih rinci dapat menjelaskannya

7. Bagaimana penentuan program keamanan dan keselamatan penerbangan sipil yang disinergikan dengan pertahanan pangkalan?

Untuk Keamanan Penerbangan Sipil sudah termuat dalam Airport Security Programmme Bandar udara juanda Surabaya dan Airport Contigency Plan Bandar juanda Surabaya serta dalam wadah Komite keamanan Bandar udara , komite emergency Bandar udara, Komite Faciltitation

8. Bagaimana pengaturan dan pelayanan Lalu Lintas Udara (LLU) bandara Juanda berkaitan dengan potensi pengalihan kewenangan dalam kondisi darurat militer?

Perum LPPNPI/airnav di bawah komando komandan pangkalan TNI AL juanda

9. Bagaimana keterlibatan SDM Bandara Juanda khususnya personel *Air Navigation* dalam mendukung pengendalian pesawat udara pada masa darurat militer?

Pada kondisi merah mengatur lalu lintas udara tetap menjadi tanggung jawab LPPNPI di bawah kordinasi dan komando komandan Pangkalan TNI AL Juanda.

10. Bagaimana saran tindak terhadap penggunaan fasilitas Bandara Juanda khususnya LLU untuk dapat digunakan dalam mendukung sistem pertahanan pangkalan?

Fasilitas LLU merupakan tanggung jawab LPPNPI/ air nav namun selama ini untuk perlindungan fasilitas di sinergikan dengan PT. angkasa pura I juanda dan Pangkalan TNI AL juanda

11. Bagaimana pola pembinaan latihan bersama dengan pihak Lanudal Juanda selama ini?

Sesuai dengan regulasi (KP 479 thn 2015 dan PM 127 tahun 2017 bandar udara harus melakukan latihan Penanggulangan Keadaan darurat baik dari segi safety atau dari segi security tiap 2 tahun sekali

12. Aspek apa saja yang perlu dibenahi untuk pembinaan latihan bersama?

Selama ini sudah terjalin koordinasi dan komunikasi yang bagus perlu mempertahankan konsistensi petugas sesuai regulasi yang ada

13. Apakah pembangunan dan pengembangan bandara Juanda sudah disiapkan sebagai komponen pertahanan?

Sebagai bandara enclave sipil tentunya bandara juanda mendukung pertahanan nasional (lebih jelasnya pihak TNI AL juanda dan PT. Angkasa Pura I yang menjelaskan

14. Program apa yang dapat dilakukan untuk melakukan kerja sama dalam membenahi sistem, fasilitas, SDM dan lainnya dalam ingintegrasikan Bandara Juanda sebagai Sishanta?

Selama ini sudah berjalan baik (lebih jelasnya pihak pangkalan TNI AL yang menjelaskan)



TRANSKRIP WAWANCARA GM AP I CAB BANDARA JUANDA

Subjek : GM AP I Bandara Juanda
Waktu Wawancara : 13.30 s.d. 15.00 Wib
Tanggal : 31 Juli 2017
Lokasi : AP I Bandara Juanda
Kualifikasi : *Informan 3*

1. Bagaimana status Bandara Juanda menurut hukum nasional?

Sesuai dengan Sertifikat Bandar Udara Nomor: 016/SBU-DBU/XII/2015 dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan memiliki status Umum-Internasional

2. Bagaimana status Bandara Juanda menurut hukum internasional?

Sesuai dengan Sertifikat Bandar Udara Nomor: 016/SBU-DBU/XII/2015 dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan memiliki status Umum-Internasional

3. Bagaimana pengaturan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa damai?

Bandara Internasional Juanda dalam pengaturan regulasi Keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa damai diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 127 Tahun 2015 Program Keamanan Nasional.

Bab III Pembagian tanggung jawab keamanan Penerbangan (3.4) Unit Penyelenggara Bandar Udara.

4. Bagaimana pengaturan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa darurat militer?

Bandara Internasional Juanda dalam pengaturan regulasi Keamanan dan keselamatan penerbangan dalam kondisi darurat militer diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 140 Tahun 2015 Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional.

Pasal 10 Panglima TNI mempunyai tanggung jawab sebagai (c) memegang komando penanganan keadaan darurat (merah).

Pasal 23 dalam kondisi darurat (merah) sebagaimana dimaksud pasal 6, Direktur Jenderal selaku ketua Pusat Komando dan pengendalian Penanggulangan

Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan kepada Panglima TNI

5. Bagaimana pembagian tugas terkait dengan kewenangan sipil dan militer yang ada di Bandara Juanda?
Pembagian tugas terkait kewenangan sipil dan militer di bandara juanda telah dilakukan perjanjian kerjasama antara PT AP 1 dengan TNI AL Tentang Pelaksanaan Pengamanan Di Bandara Internasional Juanda
6. Bagaimana kesepakatan yang diperjanjikan dalam penggunaan sebagian aset Lanudal sebagai Bandara sipil?
Kesepakatan yang diperjanjikan dalam penggunaan sebagian aset Lanudal sebagai bandara sipil telah dilakukan perjanjian kerjasama antara AP I dengan TNI AL tentang pemanfaatan tanah dan fasilitas TNI AL untuk Bandara Internasional Juanda
7. Bagaimana penentuan program keamanan dan keselamatan penerbangan sipil yang disinergikan dengan pertahanan pangkalan?
Program Keamanan dan keselamatan penerbangan sipil
8. Bagaimana pola pembinaan latihan bersama dengan pihak Lanudal Juanda selama ini?
Pola pelatihan keadaan darurat di Bandara Internasional Juanda melibatkan dari TNI AL. Program latihan keadaan darurat sesuai dengan Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 479 Tahun 2015 tentang petunjuk dan tata cara peraturan keselamatan penerbangan sipil, Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.
Pasal 7 Keanggotaan Komite merupakan perwakilan dari (a) unit instansi yang berada di Bandar Udara antara lain: Tentara Nasional Indonesia, Polisi,...
Pelatihan Keadaan Darurat dilaksanakan 2 (dua) tahun sekali di Bandara Juanda sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan Udara (PM) 127 Tahun 2015 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
(9.10.1) Setiap Unit Penyelenggara Bandar Udara, wajib melaksanakan latihan keadaan darurat skala besar paling sedikit 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun.
9. Program apa yang dapat dilakukan untuk melakukan kerja sama dalam membenahi sistem, fasilitas, SDM dan lainnya dalam mengintegrasikan Bandara Juanda sebagai Sishanta?

- a. *Pelatihan Calon Pegawai PT. Angkasa Pura I (Persero) dengan TNI AL pada tahun 2015 dan 2017*
- b. *Pelatihan Sekuriti Bandara Juanda Bela diri bekerjasama dengan TNI AL tahun 2016*



TRANSKRIP WAWANCARA KOMANDAN LANUDAL JUANDA

Subjek : Danlanudal Juanda
Waktu Wawancara : 13:07-14:17 Wib
Tanggal : 14 Juli 2017
Lokasi : Lanudal Juanda di Sidoarjo
Kualifikasi : Informan 4

1. Bagaimana status Bandara Juanda menurut hukum nasional?

Status Bandara Juanda menurut hukum Nasional adalah civil enclave, merupakan milik TNI AL dan juga digunakan oleh penerbangan sipil menjadi Bandara Internasional Juanda. Bandara Internasional Juanda merupakan obyek vital yang sangat strategis, namun sampai saat ini saya belum menemukan peraturan perundang-undangan yang menyatakan hal tersebut. Intern TNI AL sedang diproses perkasal yang menyatakan Bandara Internasional adalah salah satu bagian dari Kawasan Lanudal Juanda yang merupakan Obyek Vital Strategis TNI Angkatan Laut.

2. Bagaimana status Bandara Juanda menurut hukum internasional?

Bandara Juanda adalah Bandara Internasional yang sudah masuk dalam organisasi penerbangan sipil internasional seperti ICAO dan IATA.

3. Bagaimana pengaturan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa damai?

Penanggungjawab keamanan Bandara Internasional Juanda adalah lanudal Juanda. Selain aviation security, ada personel TNI AL yang menempati pos-pos penjagaan di bandara.

4. Bagaimana pengaturan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan pada masa darurat militer?

Pada situasi darurat, seluruh operasional bandara dibawah kendali Danlanudal Juanda termasuk bidang keamanan dan keselamatan penerbangan.

5. Bagaimana pembagian tugas terkait dengan kewenangan sipil dan militer yang ada di Bandara Juanda?

Kewenangan sipil adalah terkait dengan operasional penerbangan sipil dan pelayanan navigasi udara untuk penerbangan sipil dan militer. Militer bertanggungjawab

terhadap operasional penerbangan militer dan keamanan secara keseluruhan.

6. Bagaimana kesepakatan yang diperjanjikan dalam penggunaan sebagian aset Lanudal sebagai Bandara sipil?
Penggunaan Lanudal sebagai bandara sipil berdasarkan perjanjian kerjasama antara TNI AL dengan PT Angkasa Pura I (Persero) tanggal 13 Februari 2017 tentang Pemanfaatan Tanah dan Fasilitas TNI Angkatan Laut untuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Berdasarkan perjanjian tersebut PT Angkasa Pura I (Persero) berhak mengelola Bandara Internasional Juanda, General Manager dan Security Departement Head adalah personel TNI AL dan pengamanan bandara secara keseluruhan menjadi tanggung jawab TNI AL.
7. Bagaimana penentuan program keamanan dan keselamatan penerbangan sipil yang disinergikan dengan pertahanan pangkalan?
Program keamanan penerbangan sipil ditentukan dalam dokumen Program Keamanan Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya No:AP.I/ASP.SUB.01/XII/2014. General Manager AP I adalah Ketua Komite Keamanan Bandara dan Komandan Lanudal Juanda sebagai wakilnya. Program Keselamatan Penerbangan Sipil berada dibawah PT. Angkasa Pura I (Persero).
8. Bagaimana pengaturan dan pelayanan Lalu Lintas Udara (LLU) bandara Juanda berkaitan dengan potensi pengalihan kewenangan dalam kondisi darurat militer ?
Untuk saat ini Pelayanan Lalu Lintas Udara dilaksanakan sepenuhnya oleh Perum LPPNPI. Lanudal Juanda belum memiliki personel yang berkualifikasi Pengatur Lalu Lintas Udara, sehingga ketika darurat militer masih membutuhkan personel dari Perum LPPNPI. Berdasarkan perjanjian kerjasama antara TNI AL dengan PT Angkasa Pura I (Persero) tanggal 13 Februari 2017 tentang Pemanfaatan Tanah dan Fasilitas TNI Angkatan Laut untuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, PT AP I berkewajiban untuk membantu memfasilitasi penempatan personel TNI AL pada Pelayanan Lalu Lintas Udara, namun sampai sekarang belum terealisasi.
9. Bagaimana kemampuan SDM Penerbangan TNI AL dalam mengoperasikan bandara Juanda dalam kondisi darurat militer?

SDM Penerbangan TNI AL mampu mengoperasikan Bandara Internasional Juanda dalam kondisi darurat militer, kecuali untuk saat ini bidang pengaturan Lalu Lintas Udara.

10. Bagaimana kemampuan Lanudal Juanda dalam memberikan keamanan dari serangan udara musuh terhadap objek Bandara Juanda?

Lanudal Juanda belum mampu melindungi diri dari serangan udara musuh terhadap obyek Bandara Juanda. Saat ini pertahanan udara masih tergantung dari unsure pertahanan udara yang dimiliki TNI secara keseluruhan. Lanudal Juanda belum memiliki senjata anti udara untuk melindungi diri dari ancaman udara.

11. Apa yang harus dibenahi oleh Lanudal Juanda untuk menghadapi serangan udara musuh pada masa darurat militer?

Untuk menghadapi serangan udara musuh pada masa darurat militer, Lanudal Juanda harus memiliki senjata penangkis serangan udara yang dipasang disekitar runway. Jika ruang udara medan pertempuran dikuasai musuh (Kohanudnas gagal mempertahankan supremasi udara), Lanudal Juanda masih punya senjata untuk mencegah musuh menghancurkan obyek strategis yang ada di Kawasan Lanudal Juanda termasuk Bandara Internasional Juanda.

12. Bagaimana keterlibatan SDM Bandara Juanda khususnya personel *Air Navigation* dalam mendukung pengendalian pesawat udara pada masa darurat militer?

Pada masa darurat militer, untuk pengendalian pesawat udara sepenuhnya masih membutuhkan personel dari Perum LPNPI/Airnav Indonesia.

13. Bagaimana saran tindak terhadap penggunaan fasilitas Bandara Juanda khususnya LLU untuk dapat digunakan dalam mendukung sistem pertahanan pangkalan?

Menyarankan agar TNI AL segera melaksanakan pengadaan personel yang berkualifikasi Pengatur Lalu Lintas Udara. Perekrutan dari Tandik Dikmaba dan Dikmapa yang kemudian dilanjutkan pendidikan LLU di Kementerian Perhubungan. Setelah lulus pendidikan LLU, personel tersebut ditempatkan di Tower Bandara Internasional Juanda untuk menjaga dan meningkatkan kemampuannya.

14. Bagaimana pola pembinaan latihan bersama dengan pihak Lanudal Juanda selama ini?

Latihan bersama yang rutin dilaksanakan oleh Lanudal Juanda dan PT AP I berupa latihan penanggulangan kondisi darurat. Disamping itu personel Lanudal Juanda sering menjadi narasumber atau pelatih untuk membekali personel Aviation Security dari PT AP I. Penanggulangan kondisi darurat yang dimaksud adalah seperti ancaman terorisme di bandara atau kecelakaan pesawat terbang.

15. Aspek apa saja yang perlu dibenahi untuk pembinaan latihan bersama?

Yang perlu dibenahi untuk latihan bersama adalah Latihan pengendalian bandara secara penuh oleh Lanudal Juanda dalam situasi darurat.

16. Apakah pembangunan dan pengembangan bandara Juanda sudah disiapkan sebagai komponen pertahanan?

Pembangunan dan pengembangan bandara belum disiapkan sebagai komponen pertahanan. Saat ini PT AP I sedang merencanakan pembangunan Terminal 3 tanpa melibatkan TNI Angkatan laut sama sekali.

17. Program apa yang dapat dilakukan untuk melakukan kerja sama dalam membenahi sistem, fasilitas, SDM dan lainnya dalam mengintegrasikan Bandara Juanda sebagai Sishanta?

Yang pertama kali perlu dibenahi adalah mindset seluruh stakeholder yang ada di Bandara Internasional Juanda. Saat ini pemanfaatan Bandara Internasional Juanda masih berorientasi pada bidang ekonomi. Mereka belum menyadari sepenuhnya bahwa bandara ini dibangun adalah untuk kepentingan pertahanan, sehingga pengoperasian dan pengembangannya cenderung mengabaikan militer, sebagai contoh adalah rencana pembangunan Terminal 3 yang sama sekali tidak melibatkan TNI AL dhi Lanudal Juanda sebagai pengguna bandara sehari-hari. Pelibatan anggota TNI AL sebagai pengatur LLU juga sampai sekarang belum direalisasikan, padahal itu merupakan salah satu kewajiban PT AP I seperti yang tertuang dalam salah satu klausul perjanjian kerjasama antara TNI AL dengan PT Angkasa Pura I (Persero) tanggal 13 Februari 2017 tentang Pemanfaatan Tanah dan Fasilitas TNI Angkatan Laut untuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Indikasi lainnya adalah PT AP I berusaha melepaskan aset Bandara Internasional Juanda dari TNI AL dengan memasukkannya dalam penyertaan modal perusahaan melalui PP Nomor 30 tahun 1984 dan PP Nomor 3 Tahun 1989. Setelah dua hal tersebut diperbaiki, akan bisa dilaksanakan latihan terintegrasi secara rutin seperti penanggulangan keadaan

darurat dan pengoperasian bandara dalam situasi perang. Dengan latihan-latihan tersebut, penggunaan Bandara sebagai Sishanta dapat disiapkan dengan baik.



TRANSKRIP WAWANCARA BAPPEDA KAB. SIDOARJO

Subjek : Kasubbid Bangwil Kimpraswil Sidoarjo
Waktu Wawancara : 10:30-11:45 Wib
Tanggal : 13 Juli 2017
Lokasi : Kasubbid Bangwil dan Kimpraswil
Kualifikasi : *Informan 5*

1. Apa tugas pokok dan fungsi Badan Perencanaan Penelitian Pengembangan Daerah (BP3D) Kabupaten Sidoarjo?

Tugas Pokok dan Fungsi BAPPEDA ditetapkan melalui Peraturan Wali Kota No. 17 Tahun 2015. Tugas pokoknya Menyusun dan melaksanakan kebijakan daerah di bidang perencanaan pembangunan daerah. Sedangkan salah satu fungsinya adalah menyiapkan dan menyusun Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)

2. Bagaimana perumusan kebijakan teknis perencanaan dan pengendalian pembangunan daerah khususnya di kawasan Pangkalan Udara TNI AL Juanda dan Kemandarudaraan Internasional Juanda?

Perumusan kebijakan teknis perencanaan dan pengendalian pembangunan di wilayah Bandara Internasional Juanda dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, sedangkan Lanudal dilaksanakan oleh internal TNI Angkatan Laut. Urusan tata ruang dan wilayah Kabupaten Sidoarjo hanya diberikan informasi dalam perencanaan tertentu, sebagai contoh masalah drainase dan lingkungan.

3. Bagaimana koordinasi selama ini dengan pihak Pangkalan Udara TNI AL berkaitan dengan perencanaan dan pengendalian pembangunan daerah di Sidoarjo maupun kepentingan pertahanan?

Selama ini pihak Bandara Internasional mengajukan fisik, pembangunan dan ijin pendirian bangunan, untuk selanjutnya kami proses perijinannya. Masalah pengaturan perencanaan dan pengendalian pembangunan sebagai contoh pembangunan Runway (landas pacu) diserahkan/dilaksanakan oleh internal TNI AL/Bandara Juanda/Otorita Bandara.

4. Bagaimana monitoring dan evaluasi perencanaan pembangunan daerah Sidoarjo khususnya di kawasan

Pangkalan Udara TNI AL Juanda dan Kawasan Kebandarudaraan Juanda?

Berdasarkan Perda Kabupaten Sidoarjo No. 6 tahun 2009 tentang penataan ruang Wilayah, Lanudal Juanda ditetapkan sebagai wilayah untuk kepentingan pertahanan. namun perencanaan dan pengembangannya seperti gambar peta pada lampiran Perda tersebut bahwa wilayah Lanudal Juanda diblok merah. Dengan demikian evaluasi perencanaan pembangunan daerah Sidoarjo khususnya di kawasan Pangkalan Udara TNI AL Juanda dan Kawasan Kebandarudaraan Juanda dilaksanakan oleh internal TNI AL/Bandara Juanda

5. Bagaimana penggunaan Pangkalan Udara TNI AL sebagai bandar udara internasional yang terintegrasi dengan Sistem Pertahanan Semesta (Sishanta)?

Regulasi kami tidak sampai mengatur kesitu. Kami hanya menangani kawasan sekitarnya dan lebih kepada fisik dan pembangunan. Sebagai contoh apabila aturan dari Otorita Bandara bahwa ketinggian bangunan tidak boleh lebih dari sekian meter, maka aplikasikan untuk memberikan perijinan pembangunan di kawasan sekitarnya.

6. Apakah ada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sidoarjo?

Berdasarkan Perda Kabupaten Sidoarjo No. 6 tahun 2009 tentang penataan ruang Wilayah sampai dengan 2029.

7. Apakah ada citra satelit yang menggambarkan Tata Ruang Wilayah Pertahanan dan Kebandarudaraan di Juanda?

Citra satelit kita hanya secara umum dan belum digunakan. Kebijakan satu peta baru digunakan pada tahun 2010 keatas, sedangkan penyusunan tata ruang wilayah Kabupaten Sidoarjo pada tahun 2009 belum mengacu kepada kebijakan satu peta yang ditetapkan oleh Badan Geospasial.

8. Apa saran dan koreksi terkait penggunaan Pangkalan Udara TNI AL Juanda sebagai Bandara Internasional dalam perpektif sistem pertahanan semesta.

Pengalaman kami, perencanaan yang sifatnya militer di TNI Angkatan Darat kami diundang oleh Korem yang membahas kawasan militer secara umum tentang kependudukan, sosial dan kewilayahan. Di TNI AL kami belum pernah diundang. Kalau sifatnya militer memang

ada yang tidak dapat dishare dan bisa dishare. Apabila sifatnya dapat dishare, kami mengharapkan dapat diundang untuk dilibatkan dalam perencanaan dan pembangunan. Sehingga kami memiliki informasi lebih lanjut.



KEPUTUSAN BERSAMA 3 MENTERI

KEPUTUSAN BERSAMA MENTERI PERTAHANAN KEAMANAN/PANGLIMA ANGKATAN BERSENJATA MENTERI KEUANGAN DAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KEP/23/X/1981
NOMOR : 661/KMK.011/1981
NOMOR : KM.217/AU.106/Phb-81

TENTANG

PENGALIHAN PENGELOLAAN PENERBANGAN SIPIL PANGKALAN UDARA TI ANGKATAN LAUT JUANDA DARI DEPARTEMEN PERTAHANAN KEAMANAN KEPADA DEPARTEMEN PERHUBUNGAN

- Menimbang:
- a. bahwa pengelolaan penerbangan sipil di Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda sekarang merupakan satu kesatuan yang terpadu dengan kegiatan dan fasilitas Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda.
 - b. bahwa dalam rangka penataan kelembagaan sesuai dengan tahap-tahap pembangunan nasional, pengelolaan penerbangan sipil tersebut pada a di atas perlu dialihkan dari Departemen Pertahanan Keamanan kepada Departemen Perhubungan untuk dijadikan pelabuhan udara.
 - c. bahwa berhubung dengan itu perlu mengatur pengalihan pengelolaan tersebut dalam Keputusan Bersama Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan.
- Mengingat:
1. Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 (Lembaran Negara Nomor 159/1958).
 2. Undang-Undang Perbendaharaan Indonesia (ICW Stbl 12 1925 Nomor 448) sebagaimana telah diubah dan ditambahi dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1968 serta peraturan pelaksanaannya.
 3. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974.
 4. Keputusan Presiden Nomor 45 Tahun 1974 jo Nomor 47 Tahun 1974
 2. Keputusan Presiden Nomor 14-A Tahun 1980 jo Nomor 18 Tahun 1981
 3. Keputusan Bersama Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan Nomor Kep/30/IX/1975, Nomor Kep-927a/MK/IV/8/1975 dan Nomor KM.393/S/Phb-75.

MEMUTUSKAN

KEPUTUSAN BERSAMA MENTERI PERTAHANAN KEAMANAN/PANGLI ANGKATAN BERSENJATA, MENTERI KEUANGAN DAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENGALIHAN PENGELOLAAN PENERBANGAN SIPIL DI PANGKAL UDARA TNI ANGKATAN LAUT JUANDA DARI DEPARTEMEN PERTAHANAN KEAMANAN KEPADA DEPARTEMEN PERHUBUNGAN.

Pasal 1

Pengelolaan Penerbangan Sipil di Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda dialihkan ke Departemen Pertahanan Keamanan kepada Departemen Perhubungan, untuk menjadi Pelabuhan Udara sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 2

Pengalihan pengelolaan tersebut pada pasal 1, termasuk pengalihan barang-barang milik Negara/Kekayaan Negara yang perincian sebagaimana tercantum di dalam lampiran keputusan ini.

Pasal 3

Dengan pengalihan pengelolaan penerbangan sipil sebagaimana yang tersebut dalam pasal 1, maka barang-barang milik Negara/Kekayaan Negara sebagaimana tersebut dalam pasal 1 dihapuskan dari daftar inventaris/kekayaan Negara Departemen Pertahanan Keamanan dan dipindahkan menjadi inventaris/kekayaan Negara Departemen Perhubungan.

Pasal 4

Departemen Perhubungan membantu penyediaan fasilitas bagi keperluan penerbangan militer sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 5

Pengalihan pengelolaan tersebut mulai berlaku sejak dilakukannya serah terima dengan suatu Berita Acara dari Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata kepada Menteri Perhubungan.

Pasal 6

Pengalihan Pegawai Negeri dan tenaga kerja lainnya dari Departemen Pertahanan Keamara kepada Departemen Perhubungan dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan berdasark ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 7

- (1) Hal-hal lain yang belum diatur dalam Keputusan Bersama ini akan diatur kemudi dalam Keputusan tersendiri.
- (2) Hal-hal yang memerlukan pengaturan lebih lanjut sebagai pelaksanaan Keputus Bersama ini, diatur dalam Keputusan Bersama antara Kepala Staf TNI Angkatan La dan Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Pasal 8

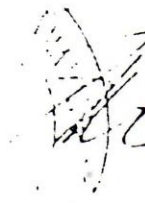
Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 26 Oktober 1981

MENTERI PERTAHANAN KEAMANAN/
PANGLIMA ANGKATAN BERSENJATA

MENTERI KEUANGAN

MENTERI PERHUBUNGAN


SUDOMO
PANGKALAN SAKSAMANA TNI




ALI WARDHANA




ROESMIN NURJADI

Nomor : AU/5884/KUM.1/
 Tanggal : 06 Oktober 2006

**KEBUTUHAN TNI AL LIMA TAHUN KEDEPAN
 DAN KEBUTUHAN ANTARA TNI AL DENGAN PT. (PERSERO) ANGKASA PURA I
 YANG DIPERGUNAKAN SECARA BERSAMA DI BANDAR UDARA JUANDA SURABAYA**

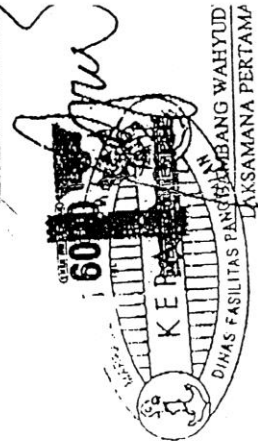
| PROGRAM | NAMA BARANG DAN VOLUME | ANGGARAN | TALIPAN PEMENUHAN | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------|------|------|------|------|
| | | | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 |
| | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| Perbaikan sanitas/sarana penanggulangan banjir dan pintu air kali pulungan | Panjang 4.175 m, turap batu kali jembatan 10 unit, kolam penampungan air, pompa air dan pintu air dari : - Depan staf Lanudat s/d Bayar - Kernuning - Sekitar areal messing | | | | | | |
| Perbaikan bangunan / gedung | Perbaikan kuda-kuda dan rangka atap (720 m ²) list plank plafond serta cat dinding/plafond (6.760 m ²) untuk bangunan : - Sarang Rajawali- I - Gelung Center Plant | | | | | | |
| Pekerjaan rehabilitasi air dan listrik | - Genset 750 KVA- 6 V (1 unit) - Pasang kabel TM-20 KV (1700 m) | | | | | | |
| Pekerjaan saluran komunikasi | - Jaringan kabel, box terminasi - Pesawat telepon : analog 100 bh, digital 10 bh | | | | | | |
| Perbaikan jalan utama | Perbaikan sebagian konstruksi dan pelapisan hoimix 3 cm (12.000 m ²) pada daerah : - Dari pos jaga s/d staf Lanudal - Dari pos jaga s/d sekitar Mess Perwira | | | | | | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|----|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|---|
| 6. | Perbaikan jalan patroli | Perbaikan sebagian konstruksi dan pelapisan hotmix 3 cm (\pm 12,000 m ² dari Mess Tarrama s.d Banjar Kemuning) | | | | | | |
| 7. | Perbaikan pagar pangkalan | Pagar kawat duri (5,000 m ²) dari pos jaga s.d Banjar Kemuning | | | | | | |
| 8. | Overly taxiway | Pelapisan rata-rata 6 cm weak spot dan track | | | | | | |
| 9. | Tambahan : Pengadaan mobil patroli jenis P... | Pengadaan mobil patroli TNI AL | | | | | | |

PIHAK PERTAMA
DIREKTOR TEKNIK BANDAR UDARA
DITJEN-PTSD



PIHAK PERTAMA
KEPALA DISFASLANA



PIAGAM KESEPAKATAN BERSAMA TAHUN 2001

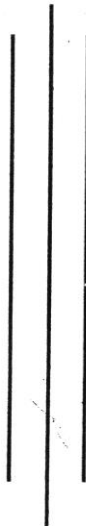
PANGKALAN UTAMA TNI ANGKATAN LAUT V
PANGKALAN UDARA TNI AL JUANDA



**PKB Nomor PKB/02/XI/2001
Tanggal 22 November 2001**

Dan

**PKS I
Nomor KTR/12/02-32/V/2002/FASLAN
Tanggal 28 Mei 2002**



(117-101)



PIAGAM KESEPAKATAN BERSAMA

antara

TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN LAUT

dengan

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : **PKB/02/K1/2001**

NOMOR : **AU/4045/KUM.123/2001**

tentang

**PENGUNAAN SEBAGIAN AREAL TANAH TNI ANGKATAN LAUT
DI PANGKALAN UDARA TNI ANGKATAN LAUT JUANDA SURABAYA
UNTUK PENGEMBANGAN BANDAR UDARA JUANDA**

Pada hari ini, Kamis tanggal dua puluh dua bulan Nopember tahun dua ribu satu (22-11-2001) bertempat di Jakarta, kami yang bertanda tangan dibawah ini :

1. **TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN LAUT**, dalam hal ini diwakili oleh Laksamana TNI **INDROKO SASTROWIRYONO**, Kepala Staf TNI Angkatan Laut (Kasal), bertindak dalam menjalani jabatannya tersebut untuk dan atas nama TNI Angkatan Laut, selanjutnya disebut **PIHAK KESATU**.....

2. **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**, dalam hal ini diwakili oleh **SOENARYO Y.** Direktur Jenderal Perhubungan Udara (Dirjen Hubud), bertindak dalam menjalani jabatannya tersebut untuk dan atas nama Departemen Perhubungan selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.....

PIHAK KESATU dan **PIHAK KEDUA** terlebih dahulu mengemukakan hal-hal sebagai berikut :

1. Bahwa pengembangan dan/atau pembangunan Bandar Udara Juanda untuk Penerbangan Sipil di Surabaya beserta fasilitasnya perlu didukung secara optimal demi suksesnya pembangunan Nasional pada umumnya dan pembangunan daerah pada khususnya.

/ 2. Bahwa

2. Bahwa penggunaan sebagian areal tanah TNI AL di Pangkalan Udara TNI AL Juanda Surabaya untuk pengembangan dan/atau pembangunan Bandar Udara beserta fasilitasnya adalah dalam rangka upaya dukungan tersebut diatas dengan tidak mengabaikan kepentingan pertahanan dan keamanan.

3. Bahwa dukungan tersebut dilakukan dengan mengingat kelancaran pelaksanaan tugas pokok **PIIAK KESATU** didalam pembinaan dan pengembangan penerbangan militer, dan **PIIAK KEDUA** didalam pembinaan dan pengembangan penerbangan sipil.

4. Bahwa untuk pengembangan Bandar Udara Juanda Surabaya, **PIIAK KEDUA** membutuhkan sebagian tanah milik **PIIAK KESATU** yang terletak di sebelah utara dan timur landasan Bandar Udara Juanda Surabaya.

5. Bahwa selama ini **PIIAK KEDUA** juga telah menempati dan menggunakan tanah di Bandar Udara Juanda Surabaya yang hingga saat ini masih ada ketentuan dalam pasal-pasal SKB 3 Menteri tahun 1981 yang belum direalisasikan kepada **PIIAK KESATU**.

Dasar yang digunakan dalam Piagam Kesepakatan Bersama ini adalah :

1) Keputusan Bersama Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan Nomor : Kep/23/X/1981, Nomor : 661/KMK.011/1981, Nomor : KM.217/AU.106/Phb-81 tanggal 26 Oktober 1981 tentang Pengalihan Pengolahan Penerbangan dan Keamanan kepada Departemen Perhubungan.....

2) Berita Acara Serah Terima Nomor : BA/3/XII/1981, Nomor : BA/06/XII/1981 tanggal 7 Desember 1981 tentang Penyerahan Pengelolaan Penerbangan Sipil di Pangkalan TNI Angkatan Laut Juanda dari Departemen Pertahanan dan Keamanan kepada Departemen Perhubungan.....

3) Surat Kepala Staf TNI Angkatan Laut kepada Menteri Negara Agraria/Kepala BPN Nomor : B/54/I/1996 tanggal 26 Januari 1996 tentang Jawaban Surat PT. Angkasa Pura I Nomor : AP.I.2586. HK.110/95/DU-8 tanggal 18 Desember 1995, yang menyatakan bahwa penyerahan aset (tanah) diperlukan pengaturan lebih lanjut antara Kasal dan Dirjen Perhubungan Udara.....

4) Peraturan Pemerintah Nomor : 30 tahun 1984 tentang Pemisahan dan Pengalihan Kekayaan Negara pada Pelabuhan Udara Polonia di Medan dan Juanda di Surabaya untuk dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara dalam Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I.....

5) Peraturan Pemerintah Nomor : 3 tahun 1989 tentang Pemisahan dan Pengalihan Kekayaan Negara pada Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan (Senopen) di Medan, Surabaya, Bali, Ujung Pandang dan Unit Keselamatan Penerbangan di Balikpapan untuk dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara dalam Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I.....

Berita Acara Nomor : AU/3307/UM.432/89, Nomor BA.009/OP.001/1989 tanggal 6 Juli 1989 Jo. Berita Acara Nomor : AU/4418/KAP.530/90, Nomor : BA. 27/OP.130.2/1990 tanggal 22 Nopember 1990 tentang Serah Terima Penyelenggaraan Pelayanan Keselamatan Lalu Lintas Udara yang dilakukan oleh Senopen di Medan, Surabaya, Bali, Ujung Pandang dan Unit Keselamatan Penerbangan di Balikpapan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada Perusahaan Umum Angkasa Pura I.....

7) Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 1109/KMK.013/1991 tanggal 13 Nopember 1991 tentang Penetapan Besarnya Nilai Tambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I.....

8) Keputusan Bersama antara Menteri Perhubungan dengan Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia Nomor : KM.71 tahun 1989, Kep/09/II/1989 tentang Penyelenggaraan Pemeliharaan Keamanan dan Ketertiban di Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta khususnya Pasal 8 yang memberlakukan untuk Bandar-bandar Udara lainnya disesuaikan dengan keadaan setempat.....

9) Skep Menteri Keuangan Nomor : 470/KMK.01/1994 tanggal 21 September 1994 tentang Tata Cara Penghapusan dan Pemanfaatan Barang Milik/Kekayaan Negara.....

10) Keputusan Menteri Keuangan Nomor : 350/KMK.03/1994 tanggal 21 September 1994 tentang Tata Cara Tukar Menukar Barang Milik/Kekayaan Negara.....

11) Keputusan Menhankam Nomor : Kep/06/IV/1994 tanggal 16 April 1994 tentang Pedoman Penghapusan Materiil Dilingkungan Dephankam & ABRI.....

PIHAK KESATU dan PIHAK KEDUA sepakat untuk menjalin kerja sama yang saling menguntungkan dengan berpedoman pada pasal-pasal dibawah ini :

Pasal 1 **Maksud dan Tujuan**

Kesepakatan ini merupakan upaya penyelesaian SKB 3 Menteri tahun 1981 tanggal 26 Oktober 1981 dan mendukung realisasi rencana pengembangan Bandar Udara Juanda Surabaya .

Pasal 2 **Lingkup Kesepakatan**

a. PENYELESAIAN SKB 3 MENTERI TAHUN 1981

1) PIHAK KESATU dan PIHAK KEDUA sepakat untuk menyelesaikan SKB 3 Menteri tahun 1981 tanggal 26 Oktober 1981 sesuai dengan prosedur dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan langkah-langkah yang tetap mengacu pada ketentuan Pasal 1, Pasal 2, Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 SKB 3 Menteri tahun 1981 tanggal 26 Oktober 1981 yang telah disepakati oleh kedua belah pihak.

2. Pelaksanaan

2) Pelaksanaan penyelesaian SKB 3 Menteri tahun 1981 tanggal 26 Oktober 1981 tersebut, diatur dan dituangkan dalam Perjanjian Kerja Sama tersendiri, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dengan Piagam Kesepakatan Bersama ini.

b. b PERSETUJUAN PENGGUNAAN TANAH

1) **PIHAK KESATU** memberikan ijin kepada **PIHAK KEDUA** untuk menggunakan sebagian areal tanah TNI Angkatan Laut di Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda Surabaya seluas \pm 41,6 Ha disebelah utara dan timur landasan (runway) Bandar Udara; sebagaimana tergambar dalam gambar situasi yang ditandatangani oleh **PIHAK KESATU** dan **PIHAK KEDUA**, serta menjadi lampiran yang tidak dapat dipisahkan dari Piagam Kesepakatan Bersama ini guna keperluan operasional, pengusahaan, pengembangan dan pembangunan Bandar Udara beserta fasilitasnya.

2) Untuk penetapan sebagian areal tanah sebagaimana dimaksud dalam ayat b butir 1) diatas, akan dilakukan pengukuran oleh BPN yang disaksikan **PIHAK KESATU** dan **PIHAK KEDUA** selambat-lambatnya dalam waktu 2 (dua) bulan setelah ditandatangani Piagam Kesepakatan Bersama ini dengan biaya ditanggung **PIHAK KEDUA**.

3) Dengan digunakannya sebagian areal tanah TNI Angkatan Laut di Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda Surabaya untuk pengembangan Bandar Udara Juanda Surabaya sebagaimana dimaksud dalam ayat b pasal ini, akan ditindaklanjuti dengan cara tukar menukar (ruilslag), sesuai peraturan yang berlaku

4) Setiap rencana pembangunan yang akan merubah konfigurasi fasilitas pokok Bandar Udara yang dilakukan **PIHAK KEDUA**, terlebih dahulu harus diberitahukan dan mendapat persetujuan secara tertulis dari **PIHAK KESATU**

Pasal 3
Masa berlaku

a. Piagam Kesepakatan Bersama ini berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun terhitung mulai ditandatangani Piagam Kesepakatan Bersama ini dan dapat berakhir atau dapat diperpanjang atas kesepakatan Kedua belah pihak.

b. Setiap 2 (dua) tahun kedua belah pihak akan melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan Piagam Kesepakatan Bersama ini.

Pasal 4
Pelaksanaan

a. Sebagai tindak lanjut dari Piagam Kesepakatan Bersama ini, maka akan diadakan Perjanjian Kerja Sama dengan lingkup kegiatan seperti tercantum pada pasal 2 Piagam Kesepakatan Bersama ini, yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan Piagam Kesepakatan Bersama ini.

/ b. Kompensasi

Kompensasi dari **PIHAK KEDUA** kepada **PIHAK KESATU** telah diserahkan
sebelumnya pada tanggal 01 Februari 2002.

c. Dengan ditandatangani Piagam Kesepakatan Bersama ini, maka **PIHAK KESATU**
mengizinkan **PIHAK KEDUA** untuk dapat mulai kegiatan pembangunan di atas tanah
sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, b.

Pasal 5
Lain-lain

Hal-hal yang perlu dan belum diatur dalam Piagam Kesepakatan Bersama ini akan diatur
oleh Kedua belah pihak yang merupakan penyempurnaan/pemutakhiran sebagai Adendum dan
merupakan bagian tak terpisahkan dari Piagam Kesepakatan Bersama ini serta mengikat Kedua
belah pihak.

Pasal 6
Penutup

Demikian Piagam Kesepakatan Bersama ini dibuat dan ditandatangani dalam rangkap 2
(dua) asli, bermeterai cukup, dengan kekuatan hukum yang sama, masing-masing dokumen
diterima dan diserahkan kepada **PIHAK KESATU** dan **PIHAK KEDUA**.

PIHAK KEDUA
DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
DEPARTEMEN
PERHUBUNGAN UDARA
REPUBLIK INDONESIA
HUBNERARYO Y.

PIHAK KESATU
KEPALA STAF TNI ANGKATAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA
KEPALA STAF ANGKATAN LAUT
INDROKO S.
LAKSAMANA TNI

PERJANJIAN KERJA SAMA TAHUN 2002

ALAN UTAMA TNI ANGKATAN LAUT III
ANGKALAN UDARA TNI AL JUANDA



PERJANJIAN KERJASAMA
antara
TNI ANGKATAN LAUT
dengan
DIREKTORAT JENDRAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : KTR / 12 / 02-32 / V / 2002 / FASLAN
NOMOR : SKEP / 97 / V / 02 / 2002 / FASLAN

TANGGAL 28 MEI 2002



PERJANJIAN KERJA SAMA

antara

TNI ANGKATAN LAUT

dengan

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : KTR / 12 / 02 - 32 / V / 2002 / FASLAN
NOMOR : SKEP / 97 / V / 02 Tgl 23 MEI 2002

tentang

PENGUNAAN SEBAGIAN AREAL TANAH TNI AL DI SEBELAH
UTARA DAN TIMUR LANDASAN BANDAR UDARA JUANDA
UNTUK PENGEMBANGAN BANDAR UDARA

Pada hari ini, Selasa tanggal dua puluh delapan bulan Mei tahun dua ribu dua (28-05-2002) bertempat di Jakarta, kami yang bertanda tangan dibawah ini :

1. **DINAS FASILITAS PANGKALAN TNI ANGKATAN LAUT (DISFASLANAL)**, dalam hal ini diwakili oleh **SUNARDJG** Laksamana Pertama TNI, Kepala Dinas Fasilitas Pangkalan TNI Angkatan Laut berdasarkan Surat Perintah Kasal Nomor Sprin / 963 XI / 2001 tanggal 22 Nopember 2001 bertindak dalam menjalani jabatannya tersebut untuk dan atas nama TNI Angkatan Laut berkedudukan di Markas Besar Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut Cilangkap Jakarta Timur, selanjutnya disebut **PIHAK KESATU**.

2. **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**, dalam hal ini diwakili oleh **MOH IKSAN TATANG**, Direktur Teknik Bandar Udara berdasarkan Surat Kuasa Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 96 / V / 2002 tanggal 23 Mei 2002 . bertindak dalam menjalani jabatannya tersebut untuk dan atas nama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, berkedudukan di Jl. Merdeka Barat No 8 Jakarta Pusat, selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.

/ Berdasarkan

| | |
|----------|---------|
| PIHAK II | PIHAK I |
| | |

Berdasarkan Piagam Kesepakatan Bersama antara TNI Angkatan Laut dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Nomor : PKB / 02 / XI / 2001

tanggal 22 Nopember 2001

Nomor : AU / 4045 / KUM.123 / 2001

tentang Penggunaan sebagian Areal Tanah TNI Angkatan Laut di Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda Surabaya untuk Pengembangan Bandar Udara Juanda.

Sesuai dengan kewenangan jabatan masing-masing sepakat mengadakan Perjanjian Kerjasama untuk penyelesaian penggunaan sebagian areal tanah TNI AL di sebelah Utara dan Timur landasan Bandar Udara Juanda guna pengembangan Bandar Udara, berpedoman sebagai berikut :

Pasal 1

Maksud dan Tujuan



Maksud dan tujuan Perjanjian Kerjasama ini adalah untuk memberikan ijin penggunaan sebagian areal tanah TNI AL di sebelah Utara dan Timur landasan Bandar Udara Juanda guna pengembangan Bandar Udara.

Pasal 2

Lingkup Kerjasama

- a. Penyelesaian pelaksanaan penghapusan sebagian aset **PIHAK KESATU** di sebelah Utara dan Timur landasan Bandar Udara Juanda guna kepentingan pengembangan Bandar Udara.
- b. Penyerahan sebagian areal tanah milik **PIHAK KESATU** kepada **PIHAK KEDUA** seluas $\pm 46,2$ Ha. (empat puluh enam koma dua hektar), sesuai Lampiran "A" Peta Situasi
- c. Penyerahan aset pengganti dari **PIHAK KEDUA** kepada **PIHAK KESATU** berupa Bangunan Gedung Serba Guna seluas ± 3.300 m² (tiga ribu tiga ratus meter persegi) beserta sarana dan prasarana selengkapnya, sesuai Lampiran "B" (Gambar Spesifikasi teknik Gedung Serba Guna) sebagai kompensasi penyerahan sebagian areal tanah milik **PIHAK KESATU**

/ Pasal 3 .

| PIHAK II | PIHAK I |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |

Pasal 3
Hak dan Kewajiban

a. Hak dan kewajiban **PIHAK KESATU** :

- 1) Mengajukan usulan proses penghapusan sebagian aset **PIHAK KESATU** di Pangkalan Udara TNI AL Juanda untuk pengembangan Bandar Udara.
- 2) Bersama-sama dengan **PIHAK KEDUA** melaksanakan proses penghapusan sebagaimana tersebut ayat a. 1) Pasal ini sesuai ketentuan yang berlaku.
- 3) Menerima aset pengganti dari **PIHAK KEDUA** berupa Bangunan Gedung Serba Guna yang terletak di Kodikal Morokrembangan Surabaya sesuai Pasal 2 c.

b. Hak dan kewajiban **PIHAK KEDUA** :



- 1) Bersama-sama **PIHAK KESATU** melaksanakan proses penghapusan sebagaimana tersebut ayat a.1) Pasal ini.
- 2) Menyerahkan aset pengganti sesuai Pasal 2. c kepada **PIHAK KESATU**.
- 3) Menerima aset **PIHAK KESATU** sesuai Pasal 2. b.

Pasal 4
Anggaran

Anggaran yang dibutuhkan untuk pelaksanaan proses kerjasama ini dibebankan sepenuhnya pada **PIHAK KEDUA** meliputi :

Pembangunan Gedung Serba Guna pada Tahun Anggaran 2002 dan Tahun Anggaran 2003 serta biaya guna pelaksanaan Penghapusan dan Sertifikasi Tanah sesuai Pasal 2 b.

/ Pasal 5

| PIHAK II | PIHAK I |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |

Pasal 5
Jangka Waktu

Perjanjian Kerjasama ini berlaku sejak tanggal ditanda tangani oleh Kedua belah pihak dan Kedua belah pihak telah menerima hak dan kewajibannya, selambat-lambatnya dalam waktu 3 (tiga) tahun sejak surat Perjanjian Kerjasama ini ditanda tangani.

Pasal 6
Status Aset

a. Selama proses penghapusan aset belum selesai, status aset tidak berubah dan tetap menjadi hak kepemilikan masing-masing Pihak.

b. Setelah penghapusan selesai, maka masing-masing aset sesuai ayat a. Pasal 6 Surat Perjanjian Kerjasama ini beralih menjadi hak kepemilikan masing-masing Pihak.



Pasal 7
Force Majeure

a. Dalam hal terjadi force majeure yang menyebabkan salah satu pihak atau para pihak tidak dapat memenuhi kewajiban sesuai dengan ketentuan perjanjian, maka segala akibat yang ditimbulkan Kedua pihak akan dibicarakan secara musyawarah.

b. Yang dimaksud dengan force majeure adalah suatu keadaan diluar kemampuan kontrol para pihak antara lain :

- 1) Bencana alam.
- 2) Pemberontakan/huru-hara/sabotase.
- 3) Pemogokan umum.
- 4) Keadaan perang.

/c. Apabila

| PIHAK II | PIHAK I |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |

c. Apabila terjadi force majeure sebagaimana dimaksud dalam ayat a pasal ini, maka pihak yang terkena force majeure wajib memberitahukan secara tertulis kepada pihak lainnya dalam waktu 7 (tujuh) hari sejak dimulainya force majeure dan diterangkan secara resmi oleh pejabat Pemerintah yang berwenang.

d. Kelalaian dan kelambatan dalam memenuhi kewajiban memberitahukan dimaksud dalam ayat c Pasal ini, mengakibatkan tidak diakuinya keadaan tersebut sebagai force majeure.

Pasal 8
Perubahan Peraturan/Kebijaksanaan

Dalam hal terjadi perubahan/kebijaksanaan Pemerintah yang menyangkut isi perjanjian ini akan diadakan musyawarah untuk mufakat dan tidak saling merugikan Kedua Belah Pihak.

Pasal 9
Perselisihan

a. Setiap perbedaan dalam penafsiran dan pelaksanaan perjanjian ini akan diselesaikan secara musyawarah dan mufakat antara Kedua Belah Pihak.



b. Bila terjadi sesuatu ketidaksesuaian yang diakibatkan karena tidak dilaksanakannya ketentuan dalam Perjanjian Kerja Sama ini, maka Kedua Belah Pihak sepakat untuk menyelesaikan secara musyawarah dan mufakat. Apabila masih tidak terjadi kesepakatan maka persoalan tersebut akan diselesaikan sesuai prosedur Hukum yang berlaku.

Pasal 10
Penutup

a. Dalam melaksanakan Perjanjian Kerjasama ini, Kedua belah pihak akan senantiasa berupaya memelihara hubungan baik dengan cara musyawarah untuk mencapai mufakat.

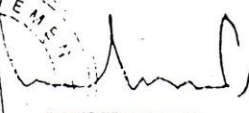
b. Hal-hal yang dianggap perlu dan belum diatur dalam Perjanjian Kerjasama ini akan diatur bersama dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Perjanjian ini.

/ c/ Perjanjian

| PIHAK II | PIHAK I |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |

Perjanjian Kerjasama ini dibuat dan ditanda tangani dalam rangkap 2 (dua) asli, meterai cukup, dengan kekuatan hukum yang sama, masing-masing dokumen diterima dan sahkan kepada PIHAK KESATU dan PIHAK KEDUA

PIHAK KEDUA
REKTUR TEKNIK BANDAR UDARA


M. IKHSAN TATANG
NIP. : 120093074

PIHAK KESATU
KEPALA DINAS FASILITAS PANGKALAN TNI AL.


SUNARDJO
LAKSAMANA PERTAMA TNI

KERJA SAMA PEMANFAATAN TANAH TAHUN 2014



PERJANJIAN KERJA SAMA

antara

PT ANGKASA PURA I (PERSERO)

dengan

TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN LAUT

Nomor : SP.51/HK.09.01/2014/PD

Nomor : PKS/8/II/2014

tentang

**PEMANFAATAN TANAH DAN FASILITAS TNI ANGKATAN LAUT
UNTUK BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA**

Pada hari ini Kamis tanggal tiga belas bulan Februari tahun dua ribu empat belas (13-02-2014) bertempat di Jakarta, kami yang bertandatangan di bawah ini:

1. **PT ANGKASA PURA I (PERSERO)**, merupakan suatu Badan Usaha Milik Negara berkedudukan di Jakarta, berkantor pusat di Kota Baru Bandar Kemayoran Blok B-12 Kav No. 2, Jakarta Pusat, yang Anggaran Dasar dan perubahannya yang telah disahkan dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Nomor 52 tanggal 29 Juni 1993 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 2914/1993, yang telah mengalami beberapa kali perubahan dan perubahan terakhir dengan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 89 tanggal 4 Nopember 2008 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 22475/2008, dan perubahan terakhir dengan Akta Nomor 01 tanggal 2 Mei 2013, yang dibuat dihadapan Nanda Fauz Iwan, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta yang telah dikeluarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI No. AHU-AH.01.10-17719 tanggal 7 Mei 2013, dalam pembuatan hukum ini diwakili oleh **GUNAWAN AGUS SUBRATA** selaku Pelaksana Tugas Sementara (PTS) President Director PT Angkasa Pura I (Persero) berdasarkan surat perintah Nomor PRIN.PD.17/OM.03.02/2014 tanggal 30 Januari 2014, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama **PT ANGKASA PURA I (PERSERO)**, selanjutnya disebut **PIHAK KESATU**.
2. **TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN LAUT**, dalam hal ini diwakili oleh **I NYOMAN NESA** Laksamana Pertama TNI, **KOMANDAN PUSPENERBAL**, berdasarkan Surat Perintah Kasal Nomor Sprin/209/II/2014 tanggal 12 Februari 2014, bertindak dalam jabatannya tersebut untuk dan atas nama **TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN LAUT** berkedudukan di Mako Puspenerbal, Jalan Raya Juanda Sidoarjo, selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.

Berdasarkan Piagam Kesepakatan Bersama antara PT Angkasa Pura I (Persero) dengan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut Nomor SP.102/HK.09.01/2010/DU-B dan Nomor PKB/16/XII/2010, tanggal 22 Desember 2010 tentang Pemanfaatan tanah dan fasilitas milik TNI Angkatan Laut di sebelah Selatan Landasan Pacu Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.-----

PIHAK KESATU dan **PIHAK KEDUA** secara bersama-sama disebut **PARA PIHAK**, terlebih dahulu menerangkan:

a. Bahwa Perjanjian Kerja Sama ini merupakan tindak lanjut atas penandatanganan Piagam Kesepakatan Bersama antara **PIHAK KESATU** dengan **PIHAK KEDUA** Nomor SP.102/HK.09.01/2010/DU-B dan Nomor PKB/16/XII/2010, tanggal 22 Desember 2010 tentang pemanfaatan tanah dan fasilitas milik TNI Angkatan Laut untuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, untuk selanjutnya dalam Perjanjian Kerja Sama ini disebut Perjanjian Kerja Sama.-----

b. Sesuai ketentuan Pasal 3 Piagam Kesepakatan Bersama, diatur bahwa pelaksanaan kesepakatan bersama tersebut akan dituangkan dalam suatu Perjanjian Kerja Sama tersendiri.-----

c. Bahwa **PIHAK KESATU** adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengusahaan Bandar Udara di Kawasan Timur Indonesia termasuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.-----

d. Bahwa **PIHAK KEDUA** merupakan kuasa pengguna barang milik negara berupa tanah dan fasilitas di atasnya yang dipakai untuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.-----

e. Bahwa dalam perjanjian ini **PIHAK KEDUA** sebagai pemilik aset tanah dan fasilitas TNI Angkatan Laut yang dipakai untuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya akan menyerahkan pemanfaatan aset tanah dan fasilitas di atasnya kepada **PIHAK KESATU** selaku pengelola Bandar Udara untuk didirikan bangunan di atasnya dengan beban biaya **PIHAK KESATU** dan mengoperasikannya dalam jangka waktu tertentu berdasarkan kesepakatan **PARA PIHAK**.-----

f. Bahwa **PIHAK KESATU** berkeinginan untuk memanfaatkan lahan dan fasilitas milik **PIHAK KEDUA**, terbatas hanya untuk kepentingan Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya yang dikelola **PIHAK KESATU** dan tidak mengabaikan kepentingan pertahanan yang menjadi tugas pokok **PIHAK KEDUA**. Sehingga **PARA PIHAK** bersepakat untuk mengikatkan diri dalam suatu Perjanjian Kerja Sama pemanfaatan.-----

PARA PIHAK sepakat dalam melaksanakan Perjanjian Kerja Sama ini menggunakan dasar-dasar hukum sebagai berikut:

a. Undang-undang RI Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.-----

- b. Undang-undang RI Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.-----
- c. Undang-undang RI Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara.-----
- d. Undang-undang RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.-----
- e. Undang-undang RI Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.-----
- f. Undang-undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.-----
- g. Peraturan Pemerintah RI Nomor 6 tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah.-----
- h. Peraturan Pemerintah RI Nomor 38 tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 6 tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah.-----
- i. Keputusan Presiden RI Nomor 63 Tahun 2004 tentang Pengamanan Obyek Vital Nasional.-----
- j. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, Penghapusan dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara.-----
- k. Surat Menteri Negara BUMN Nomor S-64/MBU/2011 tanggal 10 Februari 2011 perihal Peraturan Pemerintah tentang Pengurangan Penyertaan Modal Negara pada PT Angkasa Pura I (Persero).-----

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka **PARA PIHAK** sepakat untuk mengikatkan diri secara hukum dengan membuat Perjanjian Kerja Sama dengan syarat-syarat dan ketentuan sebagai berikut:

Pasal 1
Maksud dan Tujuan

- (1) Perjanjian Kerja Sama ini dibuat dengan maksud untuk mengikat **PARA PIHAK** sebagai dasar untuk mengatur dan mengakomodasikan pemanfaatan tanah dan fasilitas di atasnya milik **PIHAK KEDUA** untuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.-----
- (2) Perjanjian Kerja Sama ini dibuat dengan tujuan untuk pengembangan Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, untuk kepentingan operasional penerbangan sipil maupun militer khususnya Penerbangan TNI Angkatan Laut.-----

Pasal 2
Lingkup Perjanjian Kerja Sama

- (1) Pemanfaatan tanah serta fasilitas milik **PIHAK KEDUA** yang digunakan **PIHAK KESATU** di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya sebagaimana tersebut **Pasal 1** dalam perjanjian ini.-----
- (2) Pemanfaatan secara bersama-sama landasan pacu Lanudal Juanda Surabaya beserta fasilitas yang tersedia milik **PIHAK KEDUA** untuk operasional penerbangan sipil dan militer.-----

Pasal 3
Objek Perjanjian

Objek perjanjian kerja sama ini adalah pemanfaatan aset tanah seluas 3.143.352 m² (314.3352 Ha) beserta fasilitas di atasnya milik **PIHAK KEDUA** terletak di Juanda Sidoarjo yang merupakan bagian dari Sertifikat hak pakai nomor 1/Ds. Sedati Gede tanggal 21 September 1990, Sertifikat hak pakai nomor 1/Ds. Pulungan tanggal 21 September 1990, Sertifikat hak pakai nomor 1/Ds. Semampir tanggal 15 Maret 1991, Sertifikat hak pakai nomor 1/Ds. Pranti tanggal 15 Maret 1991, Sertifikat hak pakai Nomor 3/Ds. Banjar Kemuning tanggal 15 Maret 1991, Sertifikat hak pakai nomor 1/Ds. Pabean tanggal 15 Maret 1991, Sertifikat hak pakai nomor 1/Ds. Cemandi tanggal 15 Maret 1991 yang di atasnya akan dimanfaatkan oleh **PIHAK KESATU** sebagaimana tercantum dalam lampiran peta obyek yang merupakan bagian tidak terpisahkan dengan perjanjian ini yang meliputi:

- (1) Landasan pacu dan Tanah disebelah Utara landasan pacu Lanudal Juanda meliputi:
- a. Landasan pacu Lanudal Juanda seluas 135.000 m².-----
 - b. Bidang tanah sebagai *taxi way, stop way, wind shock, drainage* dan fasilitas-fasilitas lain seluas 1.021.129 m².-----
- (2) Tanah disebelah Selatan landasan pacu Lanudal Juanda seluas 1.987.223 m² meliputi:
- a. Tanah rumput, kali Turen di sebelah Selatan landasan pacu seluas 1.585.289 m².-----
 - b. Luas tanah untuk bangunan Terminal 2 seluas 27.272 m².-----
 - c. Bangunan *Apron* seluas 101.213 m² dari *apron* barat sampai dengan sisi utara tower Lanudal Juanda.-----
 - d. *Taxi Way, Alarm Area* dan *Fillet* seluas 189.701 m².-----

- e. Lahan parkir mobil, taman dan pelataran seluas 43.618 m².-----
- f. Rumah pompa di Banjar Kemuning seluas 130 m².-----
- g. Bidang tanah dan bangunan *Inner Marker* seluas 40.000 m² di Sedati.-----

Pasal 4
Status Objek Perjanjian

- (1) Selama berlangsungnya perjanjian kerja sama ini objek perjanjian (dalam pemanfaatan dan pembangunan) tersebut Pasal 2 status kepemilikan tidak berubah dan sepenuhnya tetap menjadi milik **PIHAK KEDUA**.-----
- (2) Selama pemanfaatan lahan milik **PIHAK KEDUA** oleh **PIHAK KESATU**, **PIHAK KESATU** dilarang mengubah status kepemilikan tanah dengan cara apapun yang merugikan **PIHAK KEDUA**, termasuk didalamnya mengalihkan hak pengelolaan atau hak pemanfaatan, memindahtangankan maupun menjaminkan kepada pihak lain.-----
- (3) Sarana dan prasarana lainnya tersebut pada Pasal 3 di atas yang telah ada sebelumnya maupun dibangun oleh **PIHAK KESATU** setelah jangka waktu Perjanjian Kerja Sama ini berakhir, maka objek perjanjian tersebut dan segala sesuatu yang berada di atas lahan, bangunan, sarana dan prasarana tersebut harus diserahkan seluruhnya secara utuh kepada **PIHAK KEDUA** dalam keadaan baik dan bebas dari segala beban/tuntutan dan sengketa dari pihak manapun.-----

Pasal 5
Bentuk dan Jangka Waktu

- (1) Bentuk Perjanjian Kerja Sama ini adalah kerja sama pemanfaatan.-----
- (2) Bentuk dan jangka waktu Perjanjian Kerja Sama pemanfaatan ini adalah selama 30 (tiga puluh) tahun terhitung sejak ditandatanganinya oleh **PARA PIHAK**.-----
- (3) Perpanjangan ijin pemanfaatan lahan dilaksanakan sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.-----
- (4) Permohonan perpanjangan kerja sama pemanfaatan lahan dilaksanakan paling lambat 1 (satu) tahun sebelum masa pemanfaatan lahan berakhir.-----

Pasal 6
Kontribusi Tetap

- (1) **PIHAK KESATU** melaksanakan pembayaran kontribusi tetap yang disetor setiap tahun kepada Kas Umum Negara atas pemanfaatan tanah yang besarnya akan ditentukan kemudian berdasarkan hasil perhitungan tim penilai dari Kemenkeu RI sejak dioperasionalkan terminal 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
- (2) **PIHAK KEDUA** menerima bukti setoran kontribusi tetap yang disetorkan kepada Kas Umum Negara dari hasil perhitungan yang dilakukan oleh tim yang dibentuk Pengelola Barang Milik Negara selambat-lambatnya pada tanggal 31 Maret setiap tahun yang akan dituangkan dalam lampiran dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Perjanjian Kerja Sama ini serta pembagian keuntungan atas hasil pengelolaan terminal 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya selambat-lambatnya tanggal 15 setiap bulan.

Pasal 7
Hak dan Kewajiban Para Pihak

- (1) **PIHAK KESATU** berhak untuk:
- a. Memanfaatkan tanah dan fasilitas di atasnya, mendirikan bangunan dan fasilitas kebandarudaraan.
 - b. Mengoperasikan dan mengusahakan hasil pembangunan dan pengembangan Terminal 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya secara komersial termasuk hasil pengembangan atas tanah dan fasilitas yang dikerja samakan.
 - c. Mendapatkan jaminan bebas dari segala tuntutan dan sengketa dari pihak manapun dalam kaitannya dengan kerja sama pemanfaatan tanah dan fasilitas selama jangka waktu perjanjian kerja sama ini.
 - d. Menetapkan standar operasi dan prosedur dalam pengoperasian Bandar Udara.
 - e. Mendapatkan dukungan pengamanan Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dalam rangka keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dari **PIHAK KEDUA**.
- (2) **PIHAK KESATU** berkewajiban untuk :
- a. Membantu proses penerbitan Peraturan Pemerintah baru sebagai pengganti dan atau perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 1984 dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 1989 sesuai peraturan yang berlaku, dalam rangka penyelesaian aset tanah beserta bangunan yang terletak di sebelah selatan landasan pacu Lanudal Juanda dan dengan melibatkan **PIHAK KEDUA**.

- b. Mengeluarkan dan menghapus aset tanah dan fasilitas milik **PIHAK KEDUA** yang dimanfaatkan **PIHAK KESATU** dari daftar penyertaan modal pemerintah maupun dari daftar inventaris atau modal **PIHAK KESATU** serta menyerahkannya kembali kepada **PIHAK KEDUA**.-----
- c. Menyetorkan dan memberikan Kontribusi Tetap dan pembagian keuntungan atas pemanfaatan tanah beserta fasilitasnya dari hasil pembangunan dan pengembangan Terminal 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya secara komersial kepada Kas Umum Negara, selambat-lambatnya tanggal 31 Maret setiap tahun.-----
- d. Membayar pajak bumi dan bangunan (PBB) sejak Bandar Udara hasil pengembangan dinyatakan resmi beroperasi.-----
- e. Menanggung segala biaya perijinan, biaya operasional, biaya Notaris dan biaya-biaya lainnya yang timbul selama perjanjian kerja sama ini berlangsung.-----
- f. Membayar biaya pajak pertambahan nilai, pajak penghasilan, retribusi resmi, dan pungutan resmi lainnya sebagai akibat dari perjanjian sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.-----
- g. Mengasuransikan semua bangunan Bandar Udara sesuai dengan mekanisme yang berlaku di **PIHAK KESATU**.-----
- h. Memelihara dan memperbaiki lingkungan yang berkaitan dengan pengoperasian Bandar Udara.-----
- i. Memberikan kesempatan berusaha di Bandar Udara sesuai dengan ketentuan/peraturan yang berlaku dan dalam pelaksanaannya **PIHAK KEDUA** diwakili oleh Primkopal Lanudal Juanda.-----
- j. Memberikan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan lingkungan yang berada disekitar Bandar Udara kepada **PIHAK KEDUA**.-----
- k. Memberikan program *Corporate Social Responsibility* (CSR) kepada **PIHAK KEDUA**.-----
- l. Menempatkan personel **PIHAK KEDUA** secara periodik pada jabatan *General Manager* dan *Security Department Head*.-----
- m. Menempatkan personel **PIHAK KEDUA** dalam pelaksanaan pengamanan Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya untuk keselamatan dan keamanan Penerbangan.-----

n. Membantu memfasilitasi penempatan personel **PIHAK KEDUA** pada pelayanan lalu lintas udara (*Air Traffic Service/ATS*) dalam jangka waktu tertentu kepada Pihak Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI).-----

(3) **PIHAK KEDUA** berhak untuk :-----

a. Mendapatkan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan lingkungan yang berada disekitar Bandar Udara dari **PIHAK KESATU**.-----

b. Mendapatkan program *Corporate Social Responsibility* (CSR) dari **PIHAK KESATU**.-----

c. Menempatkan personel **PIHAK KEDUA** secara periodik pada jabatan *General Manager* dan *Security Department Head*.-----

d. Mendapatkan bantuan penempatan personel **PIHAK KEDUA** pada pelayanan lalu lintas udara (*Air Traffic Service/ATS*) dari Pihak Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) dalam jangka waktu tertentu.-----

e. Melaksanakan pengamanan Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dalam rangka keselamatan dan keamanan Penerbangan.-----

f. Mendapatkan kesempatan berusaha di Bandar Udara sesuai dengan ketentuan/peraturan yang berlaku dan dalam pelaksanaannya **PIHAK KEDUA** diwakili oleh Primkopal Lanudal Juanda.-----

g. Menerima kembali pengembalian aset tanah dan fasilitasnya yang dimanfaatkan untuk Bandar Udara Internasional Juanda dari **PIHAK KESATU** setelah perjanjian ini berakhir dan tidak diperpanjang oleh **PARA PIHAK**.-----

(4) **PIHAK KEDUA** berkewajiban untuk:-----

a. Mematuhi segala kesepakatan dan ketentuan yang ditetapkan dalam perjanjian ini.-----

b. Melaksanakan pengamanan Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dalam rangka keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.-----

c. Menempatkan personel secara periodik pada jabatan *General Manager* dan *Security Department Head*.-----

d. Menempatkan personel pada pelayanan lalu lintas udara (*Air Traffic Service/ATS*) dalam jangka waktu tertentu, yang pelaksanaannya difasilitasi oleh **PIHAK KESATU**.-----

e. Melaksanakan pengelolaan usaha di Bandar Udara sesuai dengan ketentuan/peraturan yang berlaku dan dalam pelaksanaannya **PIHAK KEDUA** diwakili oleh Primkopal Lanudal Juanda.-----

Pasal 8

Serah Terima Pemanfaatan Objek Perjanjian

(1) Penyerahan pemanfaatan obyek perjanjian dari **PIHAK KEDUA** untuk dimanfaatkan oleh **PIHAK KESATU** dilaksanakan dengan Berita Acara Serah Terima Pemanfaatan objek perjanjian yang menjadi bagian tidak terpisahkan dari perjanjian ini, dengan terlebih dahulu dilakukan pengukuran dan atau pengembalian batas kepada Kantor Pertanahan/Agraria sesuai ketentuan yang berlaku.-----

(2) Dalam hal jangka waktu Perjanjian Kerja Sama sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 telah berakhir dan **PARA PIHAK** sepakat untuk tidak memperpanjang kerja sama atas pemanfaatan objek perjanjian, maka penyerahan pemanfaatan objek perjanjian akan dilaksanakan dengan Berita Acara Serah Terima pengembalian.-----

Pasal 9

Keadaan memaksa (*Force Majeure*)

(1) **PARA PIHAK** dibebaskan dari tanggung jawab atas keterlambatan atau kegagalan dalam memenuhi kewajiban yang dimaksud dalam Perjanjian Kerja Sama ini yang disebabkan atau diakibatkan oleh kejadian di luar kekuasaan **PARA PIHAK** ("Keadaan memaksa").-----

(2) Peristiwa yang dapat digolongkan keadaan memaksa dalam Perjanjian Kerja Sama ini, adalah bencana alam, wabah penyakit, kebakaran, perang, blokade, peledakan, sabotase, revolusi, pemberontakan, huru-hara, serta adanya tindakan pemerintah dalam bidang ekonomi dan moneter yang secara nyata berpengaruh terhadap pelaksanaan perjanjian kerja sama ini.-----

(3) Dalam hal terjadi keadaan memaksa sehingga mempengaruhi pelaksanaan kewajiban salah satu **PIHAK**, maka **PIHAK** yang mengalami keadaan memaksa wajib untuk memberitahukan kepada **PIHAK** lainnya selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari kerja sejak terjadinya keadaan memaksa tersebut untuk diselesaikan secara musyawarah.-----

(4) Apabila **PIHAK** yang mengalami keadaan memaksa tersebut lalai untuk memberitahukannya kepada **PIHAK** lainnya dalam kurun waktu sebagaimana ditentukan dalam ayat (3), maka seluruh kerugian, resiko, dan konsekuensi yang mungkin timbul menjadi beban dan tanggung jawab **PIHAK** yang mengalami keadaan memaksa tersebut.-----

Pasal 10
Penyelesaian Perselisihan

- (1) Segala perselisihan yang mungkin timbul antar **PARA PIHAK** sehubungan dengan pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama ini, akan diselesaikan melalui musyawarah untuk mencapai mufakat oleh **PARA PIHAK**.
- (2) Apabila musyawarah untuk mencapai mufakat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak tercapai, maka **PARA PIHAK** sepakat untuk menyelesaikan perselisihan melalui Pengadilan dengan memilih domisili hukum pada kepaniteraan Pengadilan Negeri Sidoarjo.

Pasal 11
Berakhirnya Perjanjian

- (1) Perjanjian Kerja Sama berakhir dan atau dinyatakan batal demi hukum apabila:
- a. Jangka waktu perjanjian kerja sama telah berakhir sebagaimana diatur dalam pasal 5 dan **PARA PIHAK** tidak memperpanjang perjanjian ini.
 - b. Apabila salah satu **PIHAK** mengundurkan diri dan telah memberitahukan secara tertulis kepada **PIHAK** lainnya.
 - c. Adanya kebijakan pemerintah atau peraturan perundang-undangan yang mengakibatkan tidak dapat dilaksanakannya Perjanjian Kerja Sama ini.
 - d. **PIHAK KESATU** ingkar janji (wan prestasi) karena tidak melaksanakan kewajibannya kepada **PIHAK KEDUA** sebagaimana dimaksud Pasal 7 perjanjian ini.
 - e. **PARA PIHAK** mengubah status kepemilikan, mengalihkan, menjual, menjaminkan sebagai agunan obyek perjanjian maupun pengelolaannya kepada pihak lain sebagaimana tersebut Pasal 13 ayat (3) Perjanjian ini.
- (2) Dalam hal terjadi keadaan sebagaimana tersebut pasal 9 ayat (2) maka **PARA PIHAK** dibebaskan dari segala tuntutan hukum.
- (3) **PIHAK KEDUA** menerima bangunan dan fasilitas yang berada di atas objek perjanjian setelah Perjanjian Kerja Sama ini berakhir dari **PIHAK KESATU** dalam keadaan baik dan dapat dioperasikan yang dituangkan dalam Berita Acara Serah Terima.

Pasal 12
Addendum

Segala sesuatu mengenai perjanjian, yang belum diatur di dalam perjanjian ini, demikian pula mengenai perubahan-perubahannya dan tambahan-tambahannya akan diatur lebih lanjut oleh **PARA PIHAK** dalam suatu perjanjian tersendiri yang tidak terpisahkan satu sama lain dan merupakan satu kesatuan terhadap perjanjian ini.-----

Pasal 13
Lain-lain

- (1) Apabila pada saat Perjanjian Kerja Sama ini berakhir atau putus, terdapat kewajiban yang belum dapat diselesaikan, maka ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Kerja Sama ini tetap berlaku sampai diselesaikannya kewajiban tersebut kecuali ditentukan lain oleh **PARA PIHAK**.-----
- (2) Selama perjanjian ini berlangsung **PARA PIHAK** dilarang mengalihkan/menjual/menjaminkan/menggadaikan tanah dan/atau bangunan atau yang termasuk di dalam objek perjanjian kepada pihak lain.-----
- (3) Apabila **PIHAK KESATU** mengalami kealpaan (wan prestasi) dalam melaksanakan kewajiban, maka **PIHAK KEDUA** akan memberikan teguran (somasi) sampai 3 (tiga) kali. Apabila teguran yang ketiga dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari sejak diterimanya surat teguran tetapi oleh **PIHAK KESATU** tidak diindahkan maka **PIHAK KEDUA** berhak memutuskan secara sepihak perjanjian ini dan semua kerugian yang timbul sepenuhnya menjadi tanggung jawab dan menjadi beban **PIHAK KESATU**.-----

Pasal 14
Korespondensi

- (1) Semua pemberitahuan dan surat-menyurat antar **PARA PIHAK** sehubungan dengan pelaksanaan perjanjian ini akan dilakukan secara tertulis dan dianggap telah disampaikan kepada yang bersangkutan apabila disertai dengan tanda terima. -----
- (2) Setiap pemberitahuan dan atau surat-menyurat akan dialamatkan sebagai berikut:-
- a. **PIHAK KESATU:**
PT ANGKASA PURA I (PERSERO).-----
Alamat : Kota Baru Bandar kemayoran Blok B.12 Kaveling Nomor 2
Kemayoran, Jakarta Pusat 10610.-----
Telepon : (021) 6541961 (hunting).-----
Fax : (021) 6541513.-----
U.p. : Direktur Utama.-----

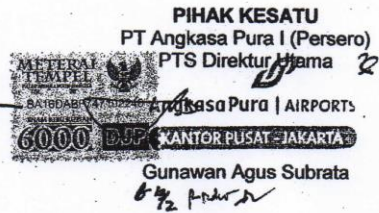
b. **PIHAK KEDUA:**
TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN LAUT.-----
Alamat : Mako Puspenerbal, Jl. Raya Juanda Sidoarjo 61253 A -----
Telepon : (031) 8685441.-----
Fax : (031) 8685442.-----
U.p. : Komandan Puspenerbal.-----

Pasal 15
Penutup

Demikian Perjanjian Kerja Sama ini dibuat dan ditandatangani dalam rangkap 2 (dua) di atas kertas bermaterai cukup dan masing-masing mempunyai kekuatan hukum yang sama serta diserahkan kepada **PARA PIHAK**-----

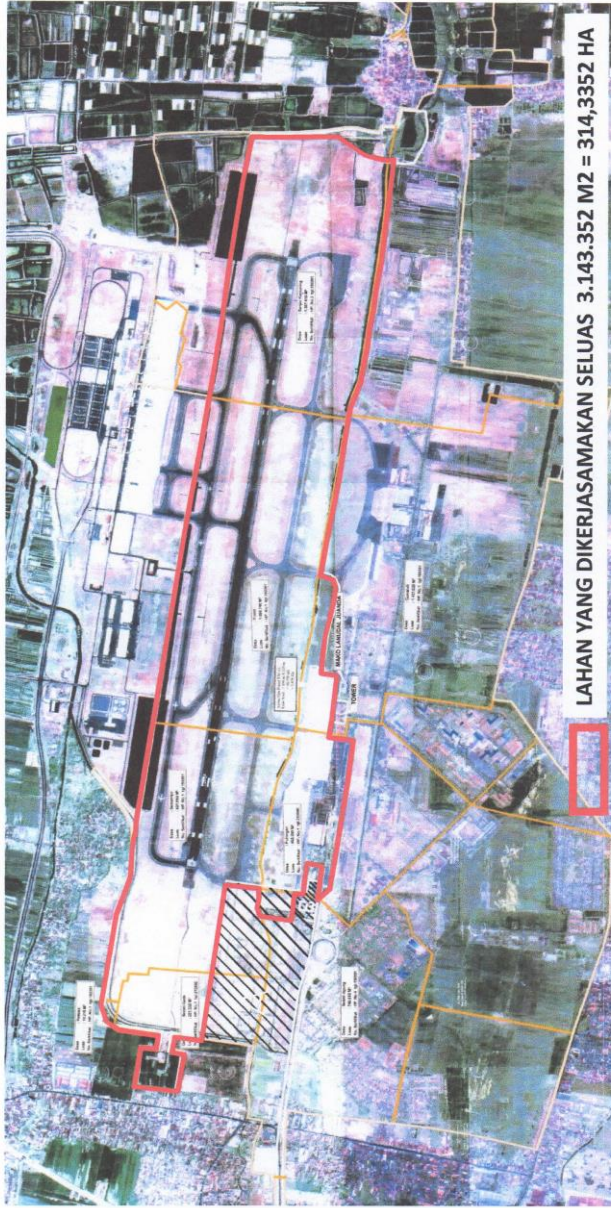
PIHAK KEDUA
Komandan Puspenerbal

Nyoman Nesa
Laksamana Pertama TNI

PIHAK KESATU
PT Angkasa Pura I (Persero)
PTS Direktur Utama

Angkasa Pura | AIRPORTS
KANTOR PUSAT - JAKARTA
Gunawan Agus Subrata

Lampiran PKS antara PT AP-I (Persero) dengan INI AL
Nomor : SP.51/HK.09.01/2014/PD
PKS/8/II/2014
Tanggal 13 Februari 2014

BATAS TANAH LANUDAL JUANDA YANG DIKERJASAMAKAN DENGAN PT AP I (PERSERO)



LAHAN YANG DIKERJASAMAKAN SELUAS 3.143.352 M² = 314,3352 HA

PIHAK KEDUA
Korwanda Puspenerbal
KORWANDA
PUSAT PENELAKSANAAN Pertama TNI
Nyoman Nesa

PIHAK KESATU
PT Angkasa Pura I (Persero)
PTS Direktur Utama
Angkasa Pura I AIRPORTS
KANTOR PUSAT
Gunawan Agus Subrata



KESANGGUPAN KEWAJIBAN PT AP I TAHUN 2014

RCM SETIMAL FAX NO. : 84309550 17 Feb. 2014 18:12 P. 4

Angkasa Pura | AIRPORTS

PT. Angkasa Pura I (Persero)
Kantor Pusat Jakarta
Kota Baru Bandar Kemayoran Blok B 12 Kav. 2
Jakarta 10610, Indonesia
tel. 021 654 1951 (hunting)
tel. 021 654 1515 / 024 1514
website: www.angkaspura1.co.id

Nomor : AP.1.683/HK.09.01/2014/OD
Lampiran : -
Perihal : Kesanggupan Pelaksanaan Kewajiban PT. Angkasa Pura I kepada TNI AL

KEPADA YTH,
KEPALA STAF ANGKATAN LAUT
DI
JAKARTA

Dengan hormat,
Menindaklanjuti hasil rapat pembahasan pengoperasian Terminal 2 Bandar udara Juanda Surabaya antara Kepala Staf Angkatan Laut beserta jajarannya dengan Direktur Utama PT. Angkasa Pura I (Persero) beserta jajarannya pada tanggal 13 Februari 2014 di Mabes TNI Angkatan Laut Cilangkap, serta merujuk Surat Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor : AP.1.607/HK.06/2014/PD-B tanggal 10 Februari 2014 perihal Permohonan Ijin Pelaksanaan Operasional Terminal 2 Bandar udara Juanda, bersama ini disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) bersedia untuk melaksanakan hal-hal yang telah disepakati sebagai komitmen kepada TNI Angkatan Laut yaitu sebagai berikut:
 - a. Pembangunan apron untuk Pesud TNI Angkatan Laut dari sisi sebelah Utara Mako Lanudal sempit depan eks pool PMK/Crash Team yang kondisi sekarang berupa lapangan rumput seluas 2,5 Ha;
 - b. Melaksanakan pembangunan gedung VIP TNI di Tower Lanudal Juanda.
 - c. Melaksanakan pembuatan saluran irigasi di wilayah Lanudal Juanda.
 - d. Pengadaan bird strike (alat pengusir burung).
 - e. Pengerukan kali turen secara rutin (6 bulan sekali).
 - f. Membantu sarana dan prasarana latihan penerbangan TNI Angkatan Laut di Lapangan Terbang TNI Angkatan Laut Grati Pasuruan.
2. Selain hal tersebut di atas, PT. Angkasa Pura I (Persero) akan melaksanakan recruitment dan pengembangan sumber daya manusia terhadap personil TNI Angkatan Laut.
3. Adapun hal-hal yang berkaitan dengan kontribusi kepada TNI Angkatan Laut akan disalurkan melalui kerjasama usaha dengan Primkapal.

1


No. AGENDA SET LANUDAL JUANDA
 Jan: 24 / 1 / 2014
 Tgl: 14 Februari 2014.

4. Disampaikan pula bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) bersedia untuk segera merealisasikan penandatanganan Perjanjian Kerjasama antara PT. Angkasa Pura I (Persero) dan TNI Angkatan Laut tentang Pemanfaatan Tanah dan Fasilitas TNI Angkatan Laut untuk Bandar udara Internasional Juanda Surabaya antara PT. Angkasa Pura I (Persero) dengan TNI Angkatan Laut, yang akan dilaksanakan pada tanggal 17 Februari 2014.

Demikian disampaikan kesediaan PT. Angkasa Pura I (Persero) terhadap hal-hal yang telah menjadi komitmen sebagaimana tersebut di atas. Atas perkenan Bapak, diucapkan terima kasih.

Jakarta, 15 Februari 2014

a.n. DIREKSI
DIREKTUR OPERASI


PT. ANGKASA PURA I AIRPORTS
BANDARA JUANDA SURABAYA
YUSHAN SAYUTI

Tembusan Yth. :

1. Asrena KASAL, Mabes TNI AL;
2. Danpuspenerbal, Surabaya;
3. Danlanudal Juanda, Surabaya;
4. Board of Director PT. AP I;
5. GM Bandara Juanda Surabaya.

ditutupi & berseleksi