

# Kekosongan Hukum dalam Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia (*Legal Vacuum in Airspace Management in Indonesia*)

Jorry Soleman Koloay

Universitas Indonesia

E-mail: jorrykoloay@gmail.com

## *Abstract*

*Indonesia's airspace is a sovereign area with strategic value because it is utilized for various functions and dimensions of interest. As an inseparable part of the land, sea, and under the earth space, the air space should be arranged for security, safety, service and prosperity. However, the absence of a law that underlies the management of air space, makes the interests of using air space overlap, not properly synchronized, and it seems that there is a lack of collaboration. This study uses a qualitative approach with content analysis methods, to discuss theories, analyze policies and analyze expert opinions on the vacuum of airspace management policies in Indonesia, to then draw conclusions and recommendations. It is hoped that this study will be of use to efforts to formulate a very strategic and needed national airspace management policy.*

**Keywords:** *spatial planning, air space, sovereignty, collaboration, national interest.*

## *Abstrak*

Wilayah udara Indonesia merupakan wilayah kedaulatan dengan nilai strategis karena dimanfaatkan untuk berbagai fungsi dan dimensi kepentingan. Sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari ruang darat, laut, dan di bawah bumi, sepatutnya ruang udara pun ditata demi keamanan, keselamatan, pelayanan, dan kemakmuran. Namun ketiadaan hukum yang melandasi pengelolaan ruang udara, menjadikan kepentingan pemanfaatan ruang udara tumpang tindih, tidak tersinkronisasi dengan baik, dan terkesan kurang kolaborasi. Kajian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode analisis konten, untuk membahas teori, menganalisis kebijakan dan menganalisis pendapat para pakar terhadap kekosongan kebijakan pengelolaan ruang udara di Indonesia, untuk kemudian menarik kesimpulan dan rekomendasi. Kajian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi upaya

perumusan kebijakan pengelolaan ruang udara nasional yang sangat strategis dan dibutuhkan.

**Kata Kunci:** *Penataan ruang, Ruang udara, Kedaulatan, Kolaborasi, Kepentingan nasional.*

## Pendahuluan

Ruang udara merupakan sebuah wilayah pemanfaatan yang tak terpisahkan dari ruang darat dan laut dengan potensi kelola sumber daya alam yang bernilai penting untuk sebesar-besarnya demi kesejahteraan rakyat. Sebagai negara kepulauan terbesar keenam di dunia, secara keseluruhan Indonesia memiliki luas wilayah 5.180.083 km<sup>2</sup>, setara dengan bentang geografis dari Inggris hingga Irak. Dengan posisi yang sangat strategis pada persilangan benua Asia dengan Oseania, dapat dikatakan bahwa Indonesia dikaruniai ruang udara nasional yang sangat luas, namun pada yang sama juga mendatangkan problematika karena belum selarasnya pengelolaan ruang udara nasional.<sup>1</sup>

Luasnya ruang udara memungkinkan Indonesia menerima semakin banyak keuntungan yang dapat diperoleh melalui optimalisasi guna pembangunan nasional Indonesia.<sup>2</sup> Perkembangan teknologi dan informasi yang begitu masif, juga membuka potensi-potensi pemanfaatan ruang udara di berbagai bidang, sehingga menjadi suatu tantangan tersendiri bagi negara untuk dapat mengelola berbagai pemanfaatan ruang udara nasional untuk seluruh kepentingan para pihak.

Perkembangan penggunaan ruang udara nasional dewasa ini, menunjukkan sinyalemen yang cukup positif. Dalam dunia penerbangan telah ditunjukkan dengan tren jumlah penumpang yang terus mengalami kenaikan cukup pesat. Penerbangan dalam hal ini menjadi satu bidang yang cukup dominan dalam penggunaan ruang udara nasional, dimana penerbangan memegang peranan yang cukup vital dalam peningkatan perekonomian nasional maupun daerah terutama dalam konteks Indonesia sebagai negara kepulauan.

Dalam bidang telekomunikasi yang non-konvensional, dikenal penggunaan *High Altitude Platforms* (HAPs) menjangkau daerah terpencil dan pulau-pulau terluar sebagai alternatif sistem komunikasi satelit, pemanfaatan untuk kegiatan olah raga, pariwisata dan bahkan jika menimbang posisi ruang udara Indonesia yang strategis, maka ruang udara Indonesia menjadi sangat ideal untuk peluncuran satelit luar angkasa (*Air Launch System/ALS*).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Yaddy Supriyadi, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara*, (Jakarta: Fordik BPSDMP, 2014), 11

<sup>2</sup> Vera WS Soemarwi, "Kedaulatan Udara Indonesia dan Upaya-Upaya Perlindungannya," *Era Hukum*, No.1/ Th.16, (Juni 2016)

<sup>3</sup> Muhammad Iqbal, "Rencana Besar RI: Bangun Bandara Antariksa di Biak Papua," *CNBC Indonesia*, 17 September, 2020, <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20200917144242-37-187549/rencana-besar-ri-bangun-bandara-antariksa-di-biak-papua>

Bentuk-bentuk pemanfaatan ini mengindikasikan bahwa ruang udara nasional harus dikelola dengan baik, efektif dan terkoordinasi. Mengingat begitu banyaknya kepentingan yang terdapat di ruang udara yaitu pertahanan dan keamanan negara, keselamatan, pelayanan, hingga kesejahteraan. Idealnya, negara mempunyai suatu regulasi terkait dengan pengelolaan ruang udara nasional yang mampu memberikan keseimbangan terhadap semua kepentingan. Dimulai dari proses perencanaan, penggunaan, pengawasan serta pengendalian ruang udara nasional yang sifatnya komprehensif, integratif dan kolaboratif. Sehingga kebijakan dari setiap pemangku kepentingan dapat menjadi selaras dan terhindar dari konflik antar kepentingan.

Tidak dapat dipungkiri bahwa pada saat ini telah terdapat beberapa peraturan perundangan dalam berbagai tingkatan yang mengatur ruang udara nasional. Akan tetapi rangkaian peraturan perundangan tersebut memberi kesan berdiri sendiri dan tidak tersinkronisasi dengan baik, sehingga memunculkan kekosongan kebijakan yang bermuara kepada timbulnya berbagai konflik kepentingan. Dengan demikian, artikel ini dimaksudkan untuk mengulas kekosongan hukum dalam bidang pengelolaan ruang udara nasional, dampaknya, serta upaya-upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut.

## **Metode**

Kajian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif, karena kajian ini bertujuan untuk melakukan pembahasan yang mendalam terhadap teori, kebijakan dan pendapat para pakar terhadap isu kekosongan pengelolaan ruang udara nasional di Indonesia. Sebagai bentuk dari kajian pembahasan atas pemikiran dan terhadap produk kebijakan, maka data yang digunakan berasal dari data primer berupa pendapat para pakar yang dibahas dalam sebuah diskusi kelompok terfokus, dan data sekunder diperoleh melalui literatur dan kebijakan dari berbagai sumber.

## **Hasil dan Pembahasan**

### **Kedaulatan Negara di Ruang Udara**

Konvensi Montevideo tahun 1933 Tentang Hak-Hak dan Kewajiban Negara, menyatakan bahwa negara sebagai subyek hukum internasional harus memiliki kualifikasi antara lain penduduk yang permanen, wilayah yang tertentu, serta pemerintahan. Lebih lanjut, wilayah negara terdiri dari tiga matra yaitu darat, laut dan udara. Wilayah laut dalam hal ini merupakan perluasan dari wilayah daratan, sedangkan wilayah udara mengikuti batas-batas wilayah negara di darat dan di laut.<sup>4</sup>

Sejak zaman Romawi kuno telah dikenal adanya prinsip bahwa barang siapa yang memiliki sebidang tanah maka juga memiliki segala-galanya yang berada

---

<sup>4</sup> Mochtar Kusuma Atmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, cet. Ke-6, (Bandung: PT. Alumni, 2019): 194

di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah. Prinsip ini dikenal dengan *Cujus est solum, ejus est usque ad coelum*.<sup>5</sup> Pengaturan tentang ruang udara dan kedaulatannya, dibangun pada tahun 1919, melalui pelaksanaan konvensi internasional yang dikenal dengan The Air Navigation Convention 1919. Ketentuan dalam konvensi tersebut menyatakan bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Ketentuan tersebut mengadopsi prinsip-prinsip *cujus est solum, ejus est usque ad coelum*.

Beberapa dekade kemudian, kedaulatan negara di ruang udara kembali dipertegas dalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional yang menyatakan bahwa "*The Contracting states recognize that every states has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*"<sup>6</sup> Ketentuan tersebut menetapkan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan atas ruang udara yang utuh dan eksklusif di atas wilayah teritorialnya.

Prinsip kedaulatan Negara menjadi prinsip hukum universal yang diterima semua Negara dan diakui juga dalam berbagai perjanjian internasional baik yang dibentuk sebelum Konvensi Chicago 1944 maupun konvensi yang lahir kemudian.<sup>7</sup> Sifat kedaulatan Negara di udara yang bersifat *complete and exclusive* merupakan pembeda dengan kedaulatan Negara laut teritorial. Pada wilayah udara, negara memiliki kedaulatan penuh dan tidak ada kebebasan bagi negara lain pada ruang udaranya, sementara kedaulatan negara di laut teritorial dibatasi dengan hak negara lain untuk melakukan hak lintas damai (*innocent passage*).

Jika merujuk pada pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944 yang menyatakan bahwa kedaulatan suatu negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya yang bersifat utuh dan eksklusif (*complete and exclusive sovereignty*), maka pasal ini merupakan manifestasi dari teori kedaulatan negara di ruang udara yang telah diterima secara universal oleh negara-negara di dunia. Oleh karena itu, teori ini memberikan pengertian bahwa negara berdaulat mempunyai yurisdiksi yang berlaku secara penuh di wilayah negaranya termasuk di ruang udara nasionalnya. Yurisdiksi yang dimaksud adalah dimensi internal dari sebuah entitas yang berdaulat yang merupakan dasar bagi negara dalam hal pembuatan peraturan perundang-undangan (*rule-making*) dan kewenangan untuk menegakkan peraturan (*enforcement power*).<sup>8</sup> Hal ini memberikan pengertian bahwa setiap negara yang berdaulat mempunyai kewenangan yang mutlak dan tanpa ada intervensi dari pihak manapun untuk mengelola atau mengatur ruang udara nasionalnya.

<sup>5</sup> Herbert David Klein, "Cujus Est Solum Ejus Est...Quousque Tandem," *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 26, Issue 3, (1959):237-254.

<sup>6</sup> Konvensi Chicago/ Konvensi Penerbangan Sipil Internasional, 1944.

<sup>7</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, (Bandung: PT. Alumni, 2014): 100

<sup>8</sup> Adi Kusumaningrum, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*, (Malang: Universitas Brawijaya Press, 2018):. 49.

## Pengelolaan Ruang Udara di berbagai Negara

Ruang udara sebagai satu kesatuan politik yang tidak terpisahkan serta bagian integral dari wilayah negara, merupakan sumber daya nasional berdasarkan legitimasi dari hukum internasional sehingga negara memiliki kedaulatan yang bersifat penuh dan lengkap. Sehingga pada wilayah udara nasional, negara dapat melaksanakan fungsi yurisdiksi di wilayahnya.<sup>9</sup> Dengan kata lain, negara mempunyai kewenangan yang mutlak untuk mengelola ruang udara nasionalnya guna mencapai tujuan nasional yang telah ditetapkan. Sehingga ruang udara sebagai salah satu sumber daya nasional bersama-sama dengan sumber daya nasional lainnya harus dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 memberikan kedaulatan penuh bagi setiap negara untuk mengatur teritorial di ruang udara yang menjadi bagian dari yurisdiksinya. Melalui ketentuan dalam pasal 1 tersebut, setiap negara memiliki kewenangan untuk melakukan pengelolaan dan pengendalian secara complete dan exclusive terhadap ruang udara yang menjadi bagian dari wilayah teritorialnya.<sup>10</sup> Oleh karena itu, usaha pemanfaatan ruang udara secara langsung mewajibkan negara untuk mengembangkan kekuatan di ruang udara semaksimal mungkin sehingga efektif dan dapat diandalkan. Negara mempunyai hak penguasaan atas kedudukan, peran dan fungsi ruang udara nasional dengan kewenangan pemerintah yang perwujudannya meliputi pengaturan, pengurusan, pembinaan dan pengawasan.<sup>11</sup>

Secara teori berdasarkan konsep kedaulatan negara di ruang udara, setiap negara mempunyai kewenangan yang penuh untuk mengatur dan mengelola ruang udaranya berdasarkan pada kepentingan nasional negara tersebut. Artinya bahwa setiap negara mempunyai konsep dan cara yang berbeda dalam mengelola ruang udara serta tidak ada pedoman yang sifatnya universal. Amerika Serikat misalnya, Berkaitan dengan pengelolaan ruang udara, Amerika Serikat mengedepankan penggunaan ruang udara untuk navigasi penerbangan sipil dan berusaha untuk meminimalisasi penetapan wilayah udara terbatas untuk penggunaan militer dengan menerapkan skema *Special Use of Airspace* (SUA).<sup>12</sup> Pada skema ini, wilayah-wilayah udara yang telah ditetapkan sebagai wilayah udara terbatas yang sudah tidak digunakan selama beberapa waktu, dapat diserahkan kembali dari militer AS kepada FAA untuk digunakan oleh penerbangan sipil. Skema ini juga mengedepankan kerjasama sipil-militer dalam pengelolaan wilayah udara.<sup>13</sup>

Di Australia, pengaturan mengenai pengelolaan ruang udara nasional merupakan bagian dari *Airspace Regulations* 2007. Peraturan ini mengatur mengenai pembentukan kawasan udara terbatas, terlarang, dan berbahaya (*Airspace Regulations*, 2007).

<sup>9</sup> Endang Puji Lestari, *Politik Hukum Navigasi Penerbangan*, (Malang: Setara Press, 2018): 160

<sup>10</sup> Adhy Riadhy, *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*, (Jakarta: Prenadamedia Grup, 2019): 10

<sup>11</sup> Syarif Iqbal, *Politik Aviiasi dan Tantangan Negara Kepulauan*, (Yogyakarta: Deepublish, 2018): 59.

<sup>12</sup> Federal Aviation Administration (FAA), "Special Use of Airspace Management System," Order 7450.1 (1999).

<sup>13</sup> Ibid, 2020

Kewenangan pembentukannya diberikan kepada *Civil Aviation Safety Authority*, yang juga berwenang membentuk atau mendelegasikan pengoperasian layanan navigasi udara. Pendelegasian tersebut diberikan kepada *Australian Air Services*. Namun demikian, belum ada referensi atau peraturan apapun terkait pengelolaan ruang udara berbasis *flexible use of airspace* di Australia.<sup>14</sup>

Pada tahun 2013 India telah membentuk suatu badan nasional yang disebut *National High-Level Airspace Policy Body* (NHLAPB) yang terdiri dari perwakilan *Indian Air Force, Navy, Directorate General of Civil Aviation, Indian Space Research Organization, and Air Navigation Service Provider*. Salah satu tugas utama dari lembaga tersebut adalah untuk meningkatkan koordinasi terkait implementasi dan harmonisasi manajemen ruang udara antara penerbangan sipil dan militer, merumuskan kebijakan penggunaan ruang udara nasional dan perencanaan strategis yang diperlukan, serta bertanggung jawab atas penerapan *flexible use of airspace* (FUA) dan prosedur yang akan digunakan.<sup>15</sup>

## **Kebijakan Tata Ruang Udara Indonesia**

Wilayah negara berbentuk tiga dimensi dan bentuk-bentuk dimensi tersebut harus praktis-geografis dan praktis-nasional, karena negara merupakan suatu kesatuan politis (*one political unit*) sehingga tidak dapat dipisah-pisahkan.<sup>16</sup> Indonesia sebagai negara kepulauan, secara geopolitik maupun geostrategis memiliki peluang dan tantangan di semua bidang kehidupan bernegara termasuk pengelolaan ruang udara nasional. Oleh sebab itu, usaha pemanfaatan ruang udara Indonesia mewajibkan negara untuk mengembangkan semua daya upaya di ruang udara dengan semaksimal mungkin sehingga efektif dan dapat diandalkan.<sup>17</sup>

Upaya Indonesia dalam mengelola ruang udara nasional, pada dasarnya telah diturunkan melalui beberapa kebijakan antara lain:

- a) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Di dalam pasal 4 dijelaskan bahwa, pertahanan negara bertujuan untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman. Selanjutnya dalam pasal 6 menyebutkan bahwa pertahanan negara diselenggarakan melalui usaha membangun dan membina kemampuan, daya tangkal negara dan bangsa, serta menanggulangi setiap ancaman. Dalam hal pengelolaan sistem pertahanan negara sebagai salah satu fungsi pemerintahan, TNI adalah komponen utama dalam pertahanan negara. Untuk selanjutnya, fungsi pertahanan negara di matra udara dilaksanakan oleh TNI AU.

---

<sup>14</sup> Ibid, 2020

<sup>15</sup> Dinas Hukum TNI AU, *Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara Nasional*, (Jakarta, 2020)

<sup>16</sup> Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, (Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972):. 161.

<sup>17</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa*, (Bandung: Remaja Karya, 1984):. 3.

- b) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia pada pasal 7 ayat (1) dijelaskan tentang tugas pokok TNI yaitu menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan UUD NRI 1945 serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Selanjutnya pasal 10 menyebutkan bahwa Angkatan Udara bertugas melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan, menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Dari bunyi pasal tersebut dapat dilihat bahwa tugas untuk menegakkan hukum serta menjaga keamanan di wilayah udara merupakan tugas TNI dimana TNI AU juga menggunakan termasuk merencanakan serta pengawasan ruang udara di dasarkan pada perspektif ancaman baik sifatnya potensial maupun aktual.
- c) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang pada pasal 6 ayat 3 disebutkan bahwa penataan ruang wilayah nasional meliputi ruang wilayah yurisdiksi dan wilayah kedaulatan nasional yang mencakup ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan. Kemudian dalam ayat 5 disebutkan bahwa ruang laut dan ruang udara, pengelolaannya diatur dengan undang-undang tersendiri. Pada tahun 2020, ketentuan ini diubah oleh Undang-Undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja atau lebih umum dikenal dengan Omnibus Law. Dalam undang-undang tersebut bunyi ayat 5 tersebut berubah menjadi “pengelolaan sumber daya ruang laut dan ruang udara diatur dengan undang-undang tersendiri.”
- d) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Melalui undang-undang ini pemerintah Indonesia mengukuhkan status kedaulatan ruang udara Indonesia yang dapat dilihat pada pasal 5 yaitu bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara RI. Sedangkan pada pasal 6 merupakan politik hukum negara Indonesia terkait dengan penggunaan ruang udara nasionalnya yang menyebutkan bahwa dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara NKRI, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya serta lingkungan udara. Namun demikian, undang-undang ini tidak menjelaskan secara detail dan tegas terkait bagaimana pengaturan ruang udara secara menyeluruh yang mampu mengakomodir semua kepentingan tersebut. Akan tetapi, undang-undang penerbangan hanya fokus pada satu aspek saja yaitu penerbangan sipil dan minim sekali pengaturan tentang penerbangan pesawat udara negara yang mewakili aspek kepentingan pertahanan dan keamanan negara.
- e) Undang-Undang Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara. Di dalam undang-undang ini secara garis besar mengatur tentang wilayah Negara Kesatuan

Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang bertujuan untuk menjamin keutuhan wilayah, kedaulatan demi kepentingan kesejahteraan segenap bangsa, serta mengatur pengelolaan dan pemanfaatan wilayah negara. Terkait dengan aspek ruang udara, undang-undang ini hanya fokus terhadap batas wilayah udara, dimana batas wilayah negara di udara mengikuti batas kedaulatan negara di darat dan di laut, dan batasnya dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum internasional.

## **Kekosongan Hukum Pengelolaan Ruang Udara Nasional**

Ruang udara nasional merupakan wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia (Peraturan Pemerintah No 4 Tahun 2018). Amanat ini merupakan penerapan kesepakatan Konvensi Chicago 1944 yang artinya Indonesia mempunyai kedaulatan atas ruang udara yang utuh dan eksklusif di atas wilayah teritorialnya. Indonesia harus memiliki pengaturan wilayah udara yang jelas dan tegas sebagai sebuah kebutuhan mutlak untuk membela dan mempertahankan serta menjaga keutuhan wilayahnya. Begitu luasnya wilayah teritorial Indonesia menjadikan wilayah ruang udara yang dapat dimanfaatkan juga demikian besar.<sup>18</sup> Dalam hal ini terdapat kurang lebih 16 bidang pemanfaatan ruang udara yang semuanya memiliki kepentingan, wilayah pemanfaatan, prioritas, potensi konflik dan dampak yang saling berkait.

Sebagai contoh, dalam bidang penerbangan, pada saat ini terdapat suatu tren pemerintah daerah yang berlomba-lomba membangun bandar udara baru sebagai upaya untuk mendongkrak perekonomian daerahnya, misalnya di Kabupaten Singkawang dan Kabupaten Kayong Utara.<sup>19</sup> Akan tetapi, pembangunan bandara tersebut justru tumpang tindih dengan wilayah kewenangan *Military Training Area* (MTA) Lanud Supadio Pontianak yang setiap harinya digunakan untuk berlatih pesawat tempur.<sup>20</sup>

Konflik diatas mencerminkan bahwa terdapat perbedaan pemahaman, kepentingan, dan prioritas antara pertahanan negara, keselamatan dan kesejahteraan. Kepentingan pertahanan (TNI AU), kepentingan keselamatan penerbangan sipil (Kementerian Perhubungan) dan kepentingan pembangunan perekonomian (pemerintah daerah) saling memiliki landasan peraturan yang masing-masing merasa lebih prioritas namun sebagai akibat ketidaksinkronan peraturan, memunculkan kekosongan ruang kebijakan tentang pengaturan yang seharusnya memberikan

---

<sup>18</sup> Chappy Hakim, *FIR di Kepulauan Riau: Wilayah Udara Kedaulatan NKRI* (Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2019): 26

<sup>19</sup> Ilyas Istianur Praditya, "Pembangunan Bandara Sukadana di Kalimantan Barat Dimulai 2020," *Liputan 6.com*, 19 Februari, 2017, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3898964/pembangunan-bandara-sukadana-di-kalimantan-barat-dimulai-2020>

<sup>20</sup> Kiwi, "Gagal Terbang Bandara Singkawang Lewati Military Training Area Pesawat Tempur Lanud Supadio," *SuaraPemredkalbar.com*, 13 Februari, 2020, <https://www.suarapemredkalbar.com/read/singkawang/13022020/gagal-terbang-bandara-singkawang-lewati-military-training-area-pesawat-tempur-lanud-supadio>

keselarasan dan keseimbangan.

Kepala Biro Hukum Kementerian Pertahanan, Marsma TNI Yowono Agung Nugroho (2021) memaknai bahwa permasalahan kekosongan penataan ruang udara di Indonesia disebabkan dua hal, yaitu kekosongan regulasi dan ketiadaan koordinasi antar lembaga. Dalam pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945, tidak disebutkan kata “ruang udara” sebagai wilayah yang sumber daya alamnya dikuasai oleh negara. Hal ini dapat berarti bahwa Undang-Undang Dasar 1945 tidak menyatakan dengan tegas penguasaan ruang udara yang berada di wilayah Indonesia.<sup>21</sup> Undang-undang yang mengatur ruang udara seperti Undang-undang Penerbangan juga diyakini oleh Kolonel Pnb Agung Sasongko Jati, belum mampu mewedahi semua kepentingan, misalnya pertahanan keamanan, serta cenderung hanya berfokus ke aspek *safety* saja.

Pernyataan bahwa kekosongan penataan ruang udara yang disebabkan oleh ketiadaan koordinasi antar lembaga juga didukung oleh pendapat dari Kolonel Sus Agus Pramono. Disampaikan bahwa ketika berbicara mengenai suatu sistem hukum terkait pengelolaan ruang udara yang terdiri dari substansi, struktur dan kultur. Maka kolaborasi antar instansi dalam pengelolaan ruang udara menjadi sangat lemah, bahkan cenderung tidak ada. Terutama koordinasi pada tingkat pengguna ruang udara (*airspace user*). Dalam hal ini suatu komite atau Badan yang secara khusus menghubungkan koordinasi seluruh kepentingan menjadi layak dipertimbangkan untuk diwujudkan. Sehingga baik masalah kekosongan regulasi dan ketiadaan koordinasi antar lembaga dapat ditutup dengan membangun koordinasi yang seyogyanya mampu mewedahi semua kepentingan dengan berlandaskan kepada Undang-Undang Dasar 1945.

Pada saat ini dapat dikatakan bahwa kekosongan penataan ruang udara telah mengakibatkan pengaturan atau pengelolaan ruang udara belum memiliki pedoman kebijakan umum yang jelas. Sehingga dalam kehidupan sehari-hari, jika perbincangan mengenai hak atas sebidang tanah ataupun wilayah perairan telah merupakan suatu hal yang umum, namun tidak demikian halnya dengan pembicaraan tentang hak ruang udara.<sup>22</sup> Kekosongan penataan ruang udara menjadi penyebabnya, sehingga setiap pihak tidak sepaham, memaksakan kepentingan, dan menggunakan standar peraturan yang berbeda-beda.

Pada hal ini telah tercatat sedikitnya 16 bidang pemanfaatan ruang udara yang pemanfaatannya mensyaratkan keterpaduan, keberlanjutan, demokrasi, kepastian hukum, dan keadilan dengan landasan idiil Pancasila. Kekosongan pengelolaan ruang udara nasional yang terintegrasi dan selaras antar kepentingan seluruh pihak, telah mengakibatkan ketidakselarasan pemahaman dalam penggunaan ruang udara, ketiadaan hirarki tata kelola, dan ketidakharmonisan

---

<sup>21</sup> E. Saefullah Wiradipradja, “Wilayah Udara Negara (State Air Territory) ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia,” *Indonesian Journal of International Law*, Volume. 6, Nomor.4, (2009): 495-503

<sup>22</sup> Koesnadi Kardi, *Menegakkan Kedaulatan Negara di Udara*, (Jakarta: Pratama, 2017): 15.

pendekatan dalam penegakan aturan. Sehingga ruang kosong antara penataan ruang udara yang ideal untuk kepentingan bangsa dengan ketidakhadiran pengelolaan ruang udara yang terintegrasi, harus dijumpai dengan sebuah strategi penataan ruang udara nasional yang terpadu.

## Penutup

Berdasarkan pembahasan yang didasarkan kepada tinjauan terhadap teori, kebijakan dan juga pendapat para pakar, disimpulkan bahwa terdapat kekosongan penataan ruang udara nasional yang disebabkan oleh kekosongan regulasi dan kurangnya koordinasi antar lembaga. Yang berdampak kepada ketidakselarasan pemahaman dalam penggunaan ruang udara, ketiadaan hirarki tata kelola, dan ketidakharmonisan pendekatan dalam penegakan aturan.

Pembahasan terhadap permasalahan merumuskan rekomendasi bahwa untuk menutup kekosongan penataan ruang udara tersebut dapat diwujudkan dengan keberadaan suatu kebijakan setara Undang-Undang yang mampu menselaraskan pemanfaatan ruang udara antar 16 bidang yang ada, mensinkronisasikan kepentingan diantara seluruh pihak, dan memberikan payung hukum dalam penegakan aturan.

## Daftar Pustaka

### Buku dan Jurnal

- Abdurrasyid, Priyatna. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972.
- Atmadja, Mochtar Kusuma dan Eddy R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*. cet. Ke-6,. Bandung: PT. Alumni, 2019.
- Hakim, Chappy. *FIR di Kepulauan Riau: Wilayah Udara Kedaulatan NKRI*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2019.
- Iqbal, Syarif. *Politik Aviasi dan Tantangan Negara Kepulauan*. Yogyakarta: Deepublish, 2018.
- Kantaatmadja, Mieke Komar. *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa*. Bandung: Remaja Karya, 1984
- Kardi, Koesnadi. *Menegakkan Kedaulatan Negara di Udara*. Jakarta: Pratama, 2017.
- Klein, Herbert David. "Cujus Est Solum Ejus Est...Quousque Tandem." *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 26, Issue 3, (1959):237-254.
- Kusumaningrum, Adi. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Malang: Universitas Brawijaya Press, 2018.
- Lestari, Endang Puji. *Politik Hukum Navigasi Penerbangan*. Malang: Setara Press, 2018.
- Riadhyy, Adhy. *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*. Jakarta: Prenadamedia Grup, 2019.
- Soemarwi, Vera W S. "Kedaulatan Udara Indonesia dan Upaya-Upaya Perlindungannya." *Era Hukum*, No.1/ Th.16, (Juni 2016)

Wiradipradja, E. Saefullah "Wilayah Udara Negara (State Air Territory) ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia." *Indonesian Journal of International Law*, Volume. 6, Nomor.4, (2009): 495-503

Wiradipradja, E. Saefullah. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bandung: PT. Alumni, 2014.

### **Media Online**

Iqbal, Muhammad. "Rencana Besar RI: Bangun Bandara Antariksa di Biak Papua." *CNBC Indonesia*, 17 September, 2020. <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20200917144242-37-187549/rencana-besar-ri-bangun-bandara-antariksa-di-biak-papua>

Kiwi. "Gagal Terbang Bandara Singkawang Lewati Military Training Area Pesawat Tempur Lanud Supadio." *SuaraPemredkalbar.com*, 13 Februari, 2020. <https://www.suarapemredkalbar.com/read/singkawang/13022020/gagal-terbang-bandara-singkawang-lewati-military-training-area-pesawat-tempur-lanud-supadio>

Praditya, Ilyas Istianur. "Pembangunan Bandara Sukadana di Kalimantan Barat Dimulai 2020." *Liputan 6.com*, 19 Februari, 2017. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3898964/pembangunan-bandara-sukadana-di-kalimantan-barat-dimulai-2020>

### **Dokumen Undang-undang**

Konvensi Chicago/ Konvensi Penerbangan Sipil Internasional, 1944.

Federal Aviation Administration (FAA), "Special Use of Airspace Management System," Order 7450.1 (1999).

Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara Nasional 2020