

# Analisis Masalah Pengaturan Ruang Udara Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

**A. DIRWAN**

Program Pasca Sarjana, Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma  
Komplek Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta 13610, Indonesia  
Corresponding Author : acmaddirwan@yahoo.co.id

**Abstract** - *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS) was formed at 10 December 1982. Archipelagic State (Article 46) means a state constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands. Article 53, paragraph (2) UNCLOS 1982, stated: "all ships and aircraft enjoy the right of archipelagic sea lines passage in such sea lines and air routes". However, this article could cause overlapping in applications, because ICAO already states all air areas in flight routes (ATS). In another article, the right of archipelagic sea lines passage, especially for military aircraft regarding the necessity to get permission from Archipelagic State, has been perceived differently by every states. This research with the grounded theory methode, involves expert respondents to see and synchronize few aspects or articles. Findings from this research are to complete the sentence of "all ships and aircraft enjoy the right of archipelagic sea lines passage .... ", with the understanding that all aircraft can provide overflight on archipelagic sea lines air area, which determined as an ATS route according to ICAO rules. Every military aircraft which uses the ATS route should have permission from Archipelagic State Government.*

**Keywords** : *UNCLOS 1982, archipelagic state, ICAO, archipelagic sea lines, air area.*

## I. Pendahuluan

Akhir-akhir ini dunia dihebohkan dengan ditemukannya drone yang merupakan Kenderaan Tanpa Awak di Bawah Air (UUV) di selat Malaka, selat Sunda, dan Wilayah Lombok yang ditanggarai sebagai kenderaan mata-mata asing (CNBC Indonesia 4/1/21). Kenderaan ini berfungsi sebagai pengumpul data bawah laut, untuk perencanaan kapal laut dan operasi kapal selam, baik untuk kepentingan militer ataupun kepentingan ekonomi. Secara kebetulan UUV ini ditemukan di sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang berkemungkinan UUV diluncurkan dengan memanfaatkan kerancuan pemahaman kewajiban dan hak dalam penggunaan alur laut kepulauan (ALK) negara kepulauan. Indonesia sebagai negara kepulauan sesuai ketentuan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS 1982), telah menyediakan tiga alur laut, *pertama*; melalui Samudra Hindia-Selat Sunda-Laut Cina Selatan, *kedua*; Selat Makasar-Selat Lombok, dan *ketiga*; Samudra Hindia-Laut Banda-Laut Maluku-Samudra Pasifik (Peraturan Pemerintah RI No.37/2002).

Prinsip-prinsip negara kepulauan berdasarkan kesepakatan hukum laut internasional UNCLOS 1982, yang ditandatangani oleh 117 negara pada tanggal 10 Desember 1982. Negara kepulauan dijelaskan dalam pasal 46 UNCLOS 1982, adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup beberapa pulau. "Kepulauan" berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antara pulau dan wujud alamiah yang berhubungan satu sama lain, menjadi suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki. Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan, telah meratifikasi UNCLOS tersebut dengan UU Nomor 17 tahun 1985 sebagai kelanjutan perwujudan dari konsep Doktrin Wawasan Nusantara yang merupakan satu

kesatuan terhadap tanah daratan, perairan dan udara.

Di sisi lain *International Civil Aviation Organizations* (ICAO) sebagai suatu organisasi penerbangan sipil internasional menguatirkan terjadi tumpang tindih dalam aplikasi antara ketentuan ICAO dan UNCLOS 1982, khususnya dalam pasal 53 ayat (2) UNCLOS 1982, yang menyebutkan "semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas Alur Laut Kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan". Pada hal rute-rute penerbangan tersebut, telah diatur tersendiri oleh dokumen ICAO yang dimuat dalam laporan *Legal Committee* pada sidang Council ICAO dengan nomor *Doc. 9693 LC/190* tertanggal 2 Juni 1997. Dalam dokumen tersebut dinyatakan bahwa masalah yang timbul dengan berlakunya UNCLOS 82, antara lain masalah alur laut kepulauan yang diatur oleh IMO dan masalah yurisdiksi dari *International Tribunal* yang *overlapping* dengan yurisdiksi *ICAO Council*.

Hak lintas alur laut kepulauan di atas, khususnya untuk pesawat militer yang berbunyi, "*penerbangan secara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin*" telah ditafsirkan berbedabeda oleh setiap negara. Seperti pada "Kasus Bawean" yang terjadi pada tanggal 3 Juli 2003, 5 Pesawat F-18 dari USS Carl Vinson yang berlayar disekitar P. Bawean, telah terbang dengan berbagai manuver dalam rangka pengamanan kapal Induk. Karena pesawat tersebut tidak memiliki ijin dan tidak melakukan komunikasi sebagaimana yang diatur dalam ketentuan penerbangan, 2 pesawat F-16 TNI AU terbang dari Lanud Iswahyudi Madiun untuk melaksanakan identifikasi. Dua flight pesawat tempur saling berhadapan tanpa komunikasi, dapat menyulut terjadi pertempuran. Dengan keahlian para pilot kedua flight tersebut, yang telah dapat melaksanakan prosedur identifikasi secara benar, sehingga pesawat F-18 kembali landing di Kapal Induk. Amerika menyatakan

bahwa dengan menerbangkan pesawatnya dari kapal induk adalah suatu keadaan “normal semata-mata” sesuai ketentuan normal untuk kepentingan pengawalan kapal induknya. Di lain pihak beberapa negara kepulauan seperti Indonesia mempunyai penafsiran sendiri, dan menyatakan apa yang dilakukan oleh pesawat-pesawat Amerika adalah pelanggaran baik terhadap UNCLOS 1982 maupun terhadap Hukum Udara. Perbedaan penafsiran yang timbul, karena ada kerancuan, tentang bagaimana penggunaan rute udara di atas alur laut kepulauan, baik untuk pesawat negara ataupun sipil. Tidak menutup kemungkinan ketidakjelasan tersebut, juga digunakan pihak asing untuk melepas UUV mereka di perairan Indonesia. Dengan demikian perlu penelitian untuk menyelaraskan pasal-pasal UNCLOS 82, tentang rute udara di atas alur laut kepulauan dengan aturan ICAO dan hukum udara yang berlaku untuk mewujudkan keselamatan penerbangan.

## II. Dasar Pemikiran

Ruang udara nasional suatu negara, dalam penggunaannya baik untuk mendukung kepentingan nasional ataupun menampung aspirasi internasional termasuk untuk keamanan dan keselamatan penerbangan, diatur oleh hukum internasional dan diratifikasi menjadi hukum nasional oleh negara bersangkutan. Pengaturan ruang udara secara internasional ditetapkan berdasarkan Konvensi Chicago 1944. Untuk hukum laut diatur melalui UNCLOS 1982 yang didalamnya juga mengatur ruang udara, khususnya bagi pesawat udara asing yang melintas di atas alur laut kepulauan yang ditetapkan.

Konvensi Chicago 1944 (*Convention on International Civil Aviation Of 1944*), diprakarsai oleh Amerika Serikat pada tanggal 11 September 1944. Konvensi ini tidak saja mengatur tentang landasan hukum bagi pelaksanaan penerbangan

sipil internasional (Pasal 3 ayat 1), tapi juga beberapa pasal yang berhubungan dengan pelaksanaan kedaulatan dan penggunaan pesawat negara (militer). Konvensi mengakui adanya hak berdaulat di wilayah udara teritorial suatu negara, yang dinyatakan dalam pasal 1; “*The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. Setiap pesawat negara harus mempunyai izin khusus dari suatu negara, baik untuk tujuan atau hanya sekedar lewat di atas wilayah udara negara tersebut (Pasal 3 Huruf c). Untuk penerbangan dengan menggunakan pesawat negara, dalam konvensi ini hanya memberikan tanggung jawab kepada negara, untuk sejauh mungkin dalam melakukan penerbangan memperhatikan keselamatan penerbangan sipil. Ketentuan mengenai hukum udara harus tetap berlaku bagi setiap pesawat di wilayah udara negara manapun mereka terbang dan tidak boleh melanggar ketentuan negara yang bersangkutan. Di samping itu sebelum penerbangan, informasi mengenai maksud penerbangan harus diinformasikan ke unit pengatur lalu lintas udara suatu negara, dalam bentuk *Flight Plan*. Pelayanan lalu lintas udara (*air traffic services/ATS*) ditujukan untuk mencegah tubrukan antar pesawat, dan antara pesawat di area pergerakan dengan benda lain di darat, memperlancar dan mempertahankan keteraturan arus lalu lintas udara.

Di sisi lain UNCLOS 1982 menjadi dasar hukum di wilayah laut yurisdiksi suatu negara, antara lain wilayah kedaulatan yang mencakup wilayah teritorial, perairan pedalaman dan perairan kepulauan, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen. Atas wilayah-wilayah tersebut negara mempunyai hak-hak dan kewajiban pengaturan. Sedangkan negara lain juga mempunyai hak lintas damai pada alur laut kepulauan. Pasal 2 Ayat (1) dan

(2), menyatakan “Kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman, juga perairan kepulauan, meliputi jalur laut yang berbatasan dengan laut teritorial. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah dibawahnya”. Suatu negara kepulauan (negara kolong) wajib menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara. Semua kapal dan pesawat udara dapat menikmati hak lintas di alur laut kepulauan. Kedaulatan negara dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagai negara kepulauan.

Dalam hal kedaulatan negara di udara, sampai saat ini belum ada ketentuan internasional yang mengatur sengketa bersenjata di ruang udara. Penyelesaian sengketa di udara berdasarkan kepada Konvensi Chicago 1944 dan prinsip-prinsip kedaulatan negara di udara sesuai dengan undang-undang masing-masing. Ruang udara kedaulatan mempunyai batas vertikal mulai dari permukaan bumi atau lautan sampai suatu ketinggian tertentu sesuai kesepakatan bersama secara internasional. Kemampuan Angkatan Udara suatu negara diperlukan untuk mendukung penegakkan kedaulatan negara, sehingga diperhitungkan oleh negara-negara lain. Tanpa Angkatan Udara yang kuat batas kedaulatan negara akan dianggap enteng oleh negara-negara internasional, karena batas ketinggian hanya berdasarkan kekuatan dan kemampuan yang dapat ditunjukkan.

Teori tentang ruang udara (*airspace*) menurut pengertian Konvensi Chicago adalah jalur ruang udara di atmosfer yang berisikan cukup udara, dimana pesawat udara dapat bergerak dan mendapatkan gaya angkat (*lift*). Jarak ketinggian kedaulatan negara di atmosfer akan ditentukan oleh kesanggupan pesawat udara mencapai ketinggian tertentu (*ceilling*). Cooper (1968) memberikan pengertian kedaulatan negara di

ruang udara, ditentukan oleh kemampuan negara-negara yang bersangkutan untuk menguasai udara yang ada di atas wilayahnya. Selanjutnya dari segi hukum dijelaskan bahwa ruang udara adalah bagian atmosfer bumi tertentu, dimana terdapat cukup gas udara, untuk memungkinkan penerbangan dengan pesawat udara.

Sedangkan landasan pelaksanaan penerbangan di wilayah udara Indonesia antara lain: Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, serta penerbangan dan ekonomi nasional. Penggunaan pesawat udara sipil asing melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral, perjanjian multilateral atau izin khusus pemerintah. Khusus dalam penggunaan pesawat udara negara (militer) asing melalui wilayah Republik Indonesia hanya dapat dilakukan berdasarkan izin pemerintah.

Penerbangan dilarang, apabila dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, serta mengganggu keamanan dan ketertiban umum, termasuk terbang di luar jalur yang telah ditentukan. Sedangkan pertahanan negara bertujuan untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman. TNI bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk melaksanakan Operasi Militer Selain Perang, sesuai penjelasan undang-undang nomor 34 tahun 2004, untuk pengamanan pelayaran dan penerbangan. Selanjutnya Angkatan Udara

bertugas, menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. 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.

### III. Metode

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini melalui pendekatan kualitatif dengan metode *grounded theory*. Metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati (Bogdan and Taylor, 1975). Pendekatan kualitatif menekankan pada hakikat realitas sosial yang dibangun berdasarkan keadaan yang sebenarnya terjadi. Dalam penelitian kualitatif, peneliti dan obyek yang diteliti memiliki hubungan yang sangat dekat (Denzin and Lincoln, 2005). Metoda ini menyajikan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dan responden. Penelitian kualitatif sering juga disebut sebagai penelitian naturalistik, karena situasi lapangan penelitian bersifat natural atau wajar, sebagaimana adanya tanpa dimanipulasi atau diatur dengan eksperimen atau tes. Penggunaan metode *grounded theory* dalam penelitian ini dikarenakan data bersifat deskriptif, dengan tujuan untuk menggambarkan realitas obyek penelitian, dan berupaya untuk menemukan teori yang dibangun dari data. Penelitian dengan menggunakan metode ini, diharapkan teori yang ditemukan akan ada kaitan dengan teori lain dalam bidang yang sama secara kumulatif, sehingga implikasi dari teori tersebut akan membawa manfaat (Strauss and Corbin, 2009).

Sumber data diperoleh dari: *Pertama*, sumber bahan cetak (kepuustakaan), meliputi buku teks, jurnal, makalah, surat kabar, dan lain-lain. *Kedua*, sumber responden (*human resources*), dipilih menggunakan metode *purposive sampling*, yang terdiri dari pakar politik, pakar TNI, dan pakar hukum. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian, antara lain: studi dokumentasi, wawancara, dan observasi. Penelitian menggunakan analisis induktif, dengan proses pembahasannya dalam kategori-kategori yang berasal dari data. Analisis data mengikuti langkah-langkah yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman (1992) yang terdiri atas tiga alur kegiatan yang dilakukan secara bersamaan, yaitu: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

### IV. Pembahasan dan Diskusi

Secara umum seluruh ruang udara telah diatur oleh Konvensi Chicago melalui organisasi ICAO antara lain menetapkan jalur di atas wilayah kedaulatan udara suatu negara. Di samping itu, UNCLOS 1982 juga menetapkan penggunaan ruang udara di atas alur laut kepulauan (ALK) antara lain "semua kapal dan pesawat udara menikmati hak alur laut kepulauan". Dari kedua aturan ini terjadi berbagai interpretasi seolah-olah pengaturan wilayah ruang udara diatur oleh dua aturan yang berbeda dan ada kemungkinan tidak sinkron. Dengan adanya perbedaan tersebut, kemungkinan akan terjadi permasalahan dalam pelaksanaan pengaturan ruang udara di atas ALK dan dapat mengganggu keselamatan penerbangan. Dalam Pasal 28 Konvensi Chicago dijelaskan bahwa setiap negara harus menyediakan bandar udara, pelayanan radio, pelayanan meteorologi dan fasilitas navigasi udara untuk dapat melayani pelaksanaan navigasi udara internasional. Salah satu fasilitas navigasi udara tersebut adalah tersedianya rute udara. Pengertian rute udara yang didefinisikan dalam *Air Traffic Services* atau *Air Traffic*

*Services Route (ATS Route)* yaitu, “A specified route designed for channelling the follow of traffic as necessary for the provision of air traffic services”. Istilah *ATS Route* dapat berupa *airway, advisory route (rute yang dirancang), controlled or uncontrolled route, arrival or departure route*. *ATS Route* tersebut ditandai dengan arah ke titik tertentu, jarak antara titik-titik, tempat atau titik dimana harus lapor posisi dan berapa ketinggian dan kerendahan yang diperbolehkan pada arah tersebut. Secara khusus bagaimana menetapkan *ATS Route* ditentukan oleh *Principles Governing The Identification of RNP (Required Navigation Performance) Types and The Identification of ATS Route Other Than Standard Departure and Arrival Routes*. Tujuannya agar pilot dan petugas lalu lintas udara memungkinkan melakukan otomatisasi dalam pengoperasian pesawat udara yang berhubungan dengan pengaturan lalu lintas. Untuk itu salah satu persyaratan sebelum penerbangan, penerbang harus mencantumkan rute yang dipilih dalam *en-route chart* (peta udara yang memuat rute-rute udara yang telah ditetapkan).

Maksud penerbangan harus disampaikan kepada unit pelayanan lalu lintas udara (ATS) dalam bentuk sebuah *Flight Plan*. Isi dari rencana penerbangan, antara lain identifikasi pesawat, jenis penerbangan (terbang instrumen atau visual) dan tipe penerbangan (sipil atau militer), nomor dan tipe pesawat, rute yang dipilih, serta tujuan pendaratan. Rencana penerbangan ini harus disampaikan sebelum penerbangan atau paling tidak pada saat terbang, dengan menggunakan radio komunikasi, minimal 10 menit sebelum memasuki titik dimana ada area pengaturan.

Di sisi lain beberapa pasal UNCLOS 1982 menyatakan juga tentang rute udara, seperti; negara kepulauan harus menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok

digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing. Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan. Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam cara normal. Alur laut dan rute udara tersebut harus melintasi perairan kepulauan dan laut teritorial yang digunakan sebagai rute untuk pelayaran dan penerbangan internasional.

Pada saat Perang Dunia I berlangsung, telah menjadi bukti bahwa betapa pentingnya status hukum wilayah udara dari sebuah negara dengan prinsip mempunyai kedaulatan penuh atas wilayah udara di atas tanah dan laut teritorialnya, untuk kepentingan pertahanan (Brierly, 1963). Dalam *Convention Relating To The Regulation Of Air Navigation* di Paris tahun 1919, salah satu prinsip yang dicantumkan, bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan eksklusif di atas udara wilayah teritorialnya. Kebutuhan akan kedaulatan negara di udara dengan menetapkan rute udara, telah muncul semenjak ditemukannya pesawat terbang pada tahun 1903.

Dengan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan (*Archipelago State*) berdasarkan UNCLOS 1982, konsekuensinya Indonesia harus menyediakan fasilitas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang memotong laut teritorial dari batas ZEE. Ketentuan yang memberikan ijin terbang bebas bagi setiap pesawat asing di ruang udara di atas ALKI, telah menabrak ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang hak kewenangan yang utuh, penuh dan menyeluruh atas ruang udara suatu negara. Perbedaan pandangan yang muncul antar negara kepulauan harus dicari penyelesaiannya, sehingga diperoleh persepsi yang sama untuk menghadapi arogansi dan kepentingan negara-negara maju terutama negara maritim. Untuk itu Indonesia harus mengusulkan beberapa amandemen terhadap pasal tentang negara kepulauan. Seperti prinsip

yang menetapkan bahwa lintas alur laut kepulauan adalah *rights of navigation and over flight* bukan *freedom of navigation*. Menyangkut hak-hak negara kepulauan dalam membuat peraturan perundang-undangan tentang lintas alur laut dan kewajiban bagi kapal laut dan pesawat udara, masih terdapat permasalahan. Misalnya Amerika Serikat hanya bersedia mengakui konsepsi negara kepulauan, jika negara kepulauan mengakui hak lintas penerbangan pesawat udara asing, tanpa membedakan pesawat udara sipil atau militer.

Pasal-pasal dalam UNCLOS 82 sangat komprehensif sehingga banyak hal yang akhirnya menimbulkan perbedaan penafsiran. Perbedaan disebabkan oleh rumusan dari pasal yang kurang jelas, sehingga ditafsirkan berbeda oleh setiap negara berdasarkan kepentingan nasionalnya. Beberapa permasalahan tersebut yang juga berimplikasi pada penggunaan rute udara di atas ALK sebagai berikut: *Pertama*; Pada Pasal 53 ayat (1) kalimat "...suatu Negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan ...", dan pada ayat (4) menyatakan bahwa "alur laut dan rute udara tersebut harus melintasi perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan dan mencakup semua rute lintas normal yang digunakan sebagai rute atau alur untuk pelayaran internasional atau penerbangan....". Kalimat ini dapat ditafsirkan bahwa dengan kata "dapat" berarti ini bukan suatu keharusan, dan lebih merupakan suatu pilihan bagi negara kepulauan untuk menyediakan alur yang cocok. Indonesia menafsirkan cukup dengan menentukan 3 alur laut kepulauan, sehingga menimbulkan tuntutan bagi negara lain terutama Amerika dan Australia yang sangat berkepentingan dengan alur yang mencakup semua rute normal yang diberlakukan secara internasional. Hal inilah yang menjadi dasar Amerika dan Australia tetap menuntut adanya ALKI selain rute yang ada

sekarang ini. *Kedua*; Pada ayat (2) Kalimat "Semua kapal dan pesawat udara dapat menikmati hak lintas...", ini menunjukkan bahwa pesawat sipil pun dapat melewati rute tersebut, padahal menurut ketentuan ICAO pesawat sipil internasional sepenuhnya tunduk kepada ketentuan penerbangan sipil. Dengan demikian yang dimaksud dengan ayat tersebut harusnya hanya rute untuk penerbangan pesawat negara (militer) saja, karena ICAO yang berwenang menetapkan rute udara pesawat sipil, termasuk di atas ALK. Sedangkan Australia berpandangan lain bahwa pesawat yang dimaksud dalam ayat ini adalah yang berhubungan dengan pesawat yang ada di kapal, termasuk pesawat sipil. *Ketiga*; Pada ayat (3) kalimat "...hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini dalam cara normal semata-mata...", "normal semata-mata" juga dapat dipersepsikan berbeda. Amerika pada kasus Bawean menganggap bahwa menerbangkan pesawat F-18 Hornet dari kapal induk dengan melaksanakan manuver merupakan kegiatan normal semata-mata karena merupakan bagian dari pergerakan kapal induk. Sedangkan Indonesia menganggap manuver pesawat-pesawat tersebut sudah tidak sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dan hukum udara. Dalam praktek penerbangan, karena perbedaan penafsiran tersebut, negara-negara tertentu hanya menggunakan ketentuan UNCLOS 1982, apabila mendukung kepentingannya.

Indonesia sebagai negara kepulauan (*Archipelago State*) berdasarkan UNCLOS 1982, mempunyai konsekuensi menyediakan fasilitas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang memotong laut teritorial dari batas ZEE ke batas ZEE lainnya. Di samping itu, UNCLOS 1982 juga telah memberikan ijin terbang bebas bagi setiap pesawat asing di ruang udara di atas ALK, yang tidak sejalan dengan rute ATS di suatu negara berdasarkan aturan ICAO. Pada bagian

lain juga ditekankan bahwa “negara mempunyai kedaulatan yang bersifat lengkap dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya”. Dengan perbedaan tersebut dan temuan hasil penelitian, perlu disusun konsep sinkronisasi ketentuan-ketentuan tersebut.

- a. Apabila diperhatikan definisi ruang udara di atas wilayah kedaulatan menurut Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982, ada perluasan definisi wilayah. Seluruh ruang udara di atas wilayah suatu negara yang diakui secara internasional merupakan ruang udara kedaulatan negara yang bersangkutan. Pengertian wilayah yang semula (Konvensi Chicago) hanya daratan dan perairan teritorial, dikembangkan menjadi konsep negara kepulauan. Dengan perkembangan kesepakatan internasional (prinsip negara kepulauan), pengertian wilayah di samping daratan dan laut teritorial ditambah dengan zona tambahan, ZEE, Laut Kepulauan (LK) serta perairan kepulauan dan perairan pedalaman (zonasi dalam garis pangkal). Seluruh ruang udara di atas wilayah tersebut, diatur sesuai zonasi oleh negara bersangkutan (negara kolong). Walaupun tidak semua ruang udara di atas zonasi sebagai wilayah kedaulatan, paling tidak pengaturan oleh negara kolong.
- b. Seluruh wilayah udara Indonesia telah ditetapkan dengan beberapa jalur penerbangan (rute ATS) sesuai kesepakatan ICAO, sebagian di antara jalur tersebut, memotong wilayah udara di atas ALKI. Di sisi lain UNCLOS 1982 memberikan ketentuan pesawat dapat terbang di ruang udara di atas ALKI yang bukan bagian dari rute ATS. Dengan diperbolehkannya pesawat udara terbang di atas ALKI, kemungkinan akan menabrak rute ATS yang ada, karena berpotensi tanpa dilengkapi dengan aturan baku, seperti ketentuan ketinggian, titik tempat

memberi laporan (*reporting point*) dan kewajiban lainnya. Secara normatif apabila di atas ALKI ada jalur penerbangan, mau tidak mau harus ditetapkan sebagai rute ATS, untuk keselamatan penerbangan dan menegakkan kedaulatan negara kolong. Di samping itu pesawat yang terbang pada rute ATS selain pesawat sipil, harus mendapat ijin dari negara kolong.

- c. Agar Indonesia tidak dirugikan, konsep ALKI harus tetap diakui, serta keselamatan penerbangan dapat dijamin dan kedaulatan negara dapat ditegakkan, maka kebijakan yang dapat ditempuh Indonesia adalah, mengusulkan dalam sidang IMO dan ICAO pemberlakuan sepenuhnya ketentuan UNCLOS 1982 dan ICAO dengan menambahkan beberapa pengertian, seperti penetapan ruang udara di atas ketiga ALKI, sebagai rute ATS. Penambahan pengertian kalimat “ semua kapal dan pesawat udara dapat menikmati hak lintas .....”, yang berarti semua pesawat dapat terbang di atas ALKI, sesuai dengan rute ATS. Khusus pesawat negara (militer) harus mendapat izin, serta pesawat yang melekat pada Armada Kapal dapat terbang dengan jarak 25 mil laut dari garis sumbu ALKI sesuai ketentuan UNCLOS 1982 dan ketinggiannya sesuai aturan ICAO.
- d. Meningkatkan kemampuan fasilitas penerbangan dan kekuatan pertahanan udara untuk menegakkan hukum sesuai ketentuan UNCLOS 1982 dan ICAO, antara lain, meningkatkan kemampuan deteksi dini dengan radar-radar EW dan radar GCI, serta mengembangkan kemampuan K3-I dengan pesawat AEW dan AWACS.

## V. Penutup

Sebagai penutup dari analisis ini, disampaikan beberapa kesimpulan, **pertama**; pengertian wilayah dapat disesuaikan dengan perkembangan ketentuan internasional yaitu

mengikuti ketentuan wilayah negara kepulauan, sedangkan ruang udara kedaulatan adalah yang berada di atas wilayah tersebut (Konvensi Chicago). **Kedua;** semua pesawat udara dapat terbang di atas ALKI yang telah ditetapkan sebagai jalur ATS, dengan mengikuti aturan keselamatan penerbangan, kedaulatan suatu negara dan ketentuan ICAO serta UNCLOS 1982. Penetapan jalur ATS di atas ALK diatur sedemikian rupa agar tidak merubah ATS yang ada dan dalam waktu secepat mungkin diajukan ke ICAO. Beberapa saran sebagai tindak lanjut dari penelitian ini:

- a. Pemerintah perlu memprioritaskan pembangunan kekuatan udara baik sipil maupun militer.
- b. Meningkatkan loby internasional terutama dalam organisasi ICAO dan IMO, agar kepentingan negara dapat tercapai.
- c. Meningkatkan kerjasama dalam penggunaan sarana penerbangan antara sipil dan militer, termasuk penggunaan radar.

#### Daftar Pustaka

Annex 2. (1991). *Rule of the Air*. Convention on International Civil Aviation of 1944, Ninth Edition-July 1990, ICAO.

Annex 11. (2001). *Air Traffic Services*. Convention on International Civil Aviation of 1944, Thirteenth Edition.

Bogdan, Robert C. & Sari Knopp, Biklen. (1982). *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theory and Methods*. Boston: Allyn and Bacon, Inc.

Brierly, J.L. (1963). *The Law of Nations*. Oxford University Press, New York and Oxford.

Cheng, Bin (1962). *The Law of International Air Transport*. Stevens & Sons Limited, London.

Chicago Convention. (1944). *On International Civil Aviation*. Signed at Chicago on December 1944.

Cooper, Cobb, John. (1968). *Explorations In Aerospace Law*. Editor Ivan A. Vlastic, McGill University Press, Montreal.

Denzin, N. K. and Lincoln, Y. S. (2005). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. California: Sage Publications.

Dunnigan, J.F. (1988). *How to Make War*. New York: Willian Morrow and Company, Inc. p.185.

Evans, Michael. (2009). *From the Long Peace to the Long War: Armed Conflict and Military Education and Training in the 21 st Century*. ADC Occasional Series.

Henry, Cloud. (2009). *Integrity: The Courage to Face the Demands of Reality*. USA: Harper Collins.

Miles, M. B. and Huberman, A. M. (1992). *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber tentang Metode-metode Baru*, alih bahasa T. R. Rohidi. Jakarta: UI Press.

*United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982*.

Peraturan Pemerintah Nomor 37, tahun 2002.

Suara Angkasa (April). (2019). *Membangun TNI AU yang Disegani*. [www.tni.au.mil.id](http://www.tni.au.mil.id). Jakarta: Dispenau.

Straus, A. and Corbin, J. (2009). *Dasar-Dasar Penelitian Kualitatif: Tata Langkah dan Teknik-Teknik Teoritisasi Data* (alih bahasa M. Shodiq dan I. Muttaqien). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Warner, Robin. (2000). *Navigational Rights and Freedoms and The New Law of The Sea*. Edited by Donald R. Rothwell and Sam Bateman Martinus, Nijhoff Publisher, London.

