

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL  
REPUBLIC INDONESIA

---



**PENGAMANAN WILAYAH UDARA NASIONAL  
UNTUK MEWUJUDKAN PERTAHANAN DAN KEAMANAN**

**OLEH:**

**TARJONI**

---

**KOLONEL PENB. NRP. 516316**

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP)  
PROGRAM PENDIDIKAN REGULER ANGKATAN LXII LEMHANNAS RI  
TAHUN 2021**

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL  
REPUBLIK INDONESIA

---

### KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr Wb, Salam Sejahtera bagi Kita semua. Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa serta atas segala rahmat dan karunia-Nya, penulis sebagai salah satu peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXII Tahun 2021 telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia sebuah Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul : **“PENGAMANAN WILAYAH UDARA NASIONAL UNTUK MEWUJUDKAN PERTAHANAN DAN KEAMANAN”**.

Penentuan Tutor dan judul Taskap ini didasarkan oleh Keputusan Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia Nomor Kep 22 Tahun 2021 tanggal 27 Januari 2021 tentang Pengangkatan Tutor Taskap PPRA LXII Tahun 2021 untuk menulis Taskap dengan memilih judul yang telah ditentukan oleh Lemhannas RI.

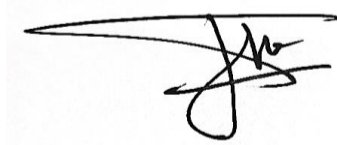
Pada kesempatan ini, perkenankanlah Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Panglima TNI, Kepala Staff TNI Angkatan Udara dan Bapak Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA LXII di Lemhannas RI tahun 2021. Ucapan yang sama juga disampaikan kepada Pembimbing atau Tutor Taskap kami yaitu Bapak Dr. Agung Pramono, SH., MHum. dan Tim Penguji Taskap serta semua pihak yang telah membantu serta membimbing Taskap ini sampai terselesaikan sesuai waktu dan ketentuan yang dikeluarkan oleh Lemhannas RI.

Penulis menyadari bahwa kualitas Taskap ini masih jauh dari kesempurnaan akademis, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati mohon adanya masukan guna penyempurnaan naskah ini. Besar harapan saya agar Taskap ini dapat bermanfaat sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada Lemhannas RI, termasuk bagi siapa saja yang membutuhkannya.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan berkah dan bimbingan kepada kita semua dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada Negara dan bangsa Indonesia yang kita cintai dan kita banggakan. Sekian dan terima kasih. Wassalamu'alaikum Wr Wb.

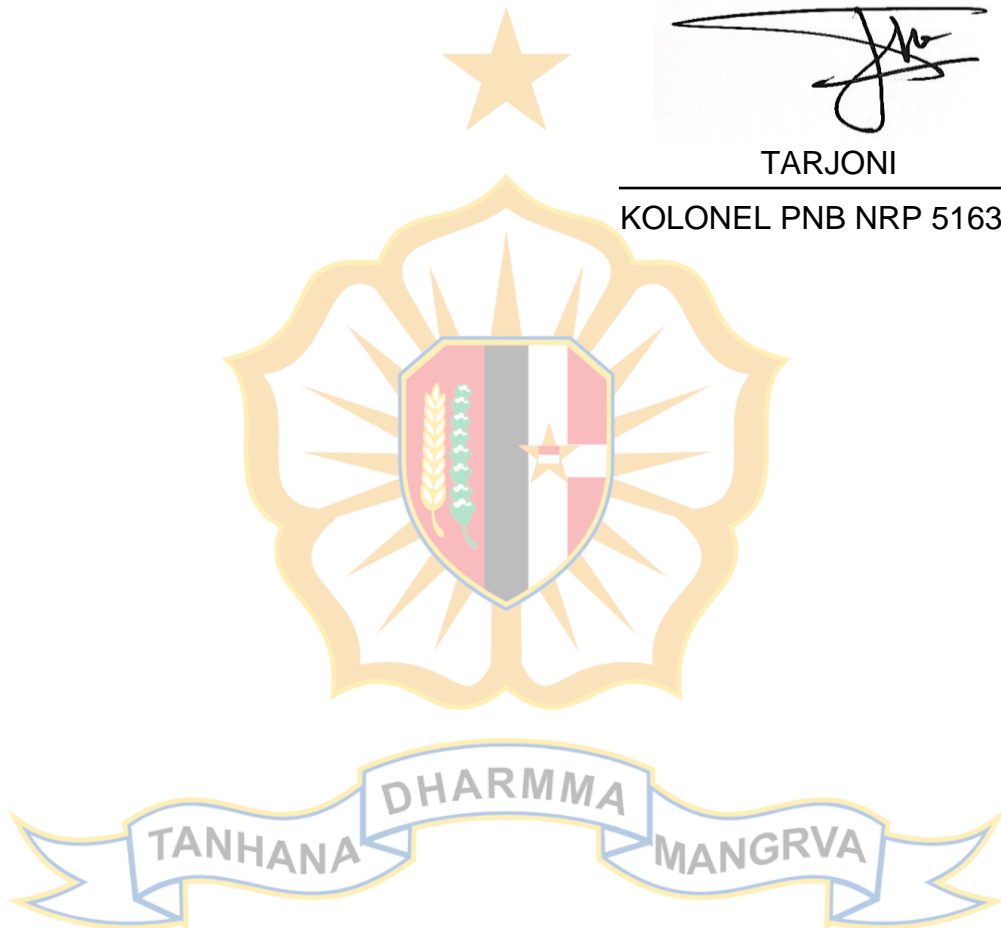
Jakarta, 27 Juli 2021

Penulis Taskap



TARJONI

KOLONEL PNB NRP 516316



LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL  
REPUBLIK INDONESIA

---

**PERNYATAAN KEASLIAN**

1 Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : TARJONI

Pangkat : KOLONEL PENERBANG

Jabatan : IRDAOPLAT ITOPS ITJENAU

Instansi : TNI AU

Alamat : KOMPLEK TNI AU LANUD ATANG SENDJAJA, BLOK E/3  
RT 01/RW 01, KEMANG, BOGOR

Sebagai Peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) ke LXII Lemhannas RI Tahun 2021, menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

- a. Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
- b. Apabila ternyata sebagian atau seluruhnya tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus Pendidikan.

2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.

Jakarta, 27 Juli 2021

Penulis Taskap

TARJONI

---

KOLONEL PNB. NRP 516316

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL  
REPUBLIK INDONESIA

---

**LEMBAR PERSETUJUAN TUTOR TASKAP**

Yang bertandatangan di bawah ini Tutor Taskap dari :

Nama : Kolonel Pnb. Tarjoni  
Peserta : Program Pendidikan Reguler Angkatan LXII Lemhannas RI Tahun 2021.  
Judul Taskap : **“PENGAMANAN WILAYAH UDARA NASIONAL UNTUK MEWUJUDKAN PERTAHANAN DAN KEAMANAN”**.

Taskap tersebut di atas telah ditulis “sesuai/~~tidak sesuai~~” dengan Juknis Taskap Peraturan Gubernur Lemhannas RI Nomor 04 Tahun 2021 Tanggal 18 Februari 2021. Karena itu “layak/~~tidak layak~~” dan “disetujui/~~tidak disetujui~~” untuk di uji.

Jakarta, 27 Juli 2021

Tutor Taskap,



Laksda TNI (Purn.) Dr. Agung Pramono, S.H., M.Hum  
Tenaga Profesional Bidang Pertahanan dan Keamanan  
Lemhannas RI

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	iii
<b>LEMBAR PERSETUJUAN TUTOR TASKAP</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	v
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1. Latar Belakang.....	1
2. Rumusan masalah.....	3
3. Maksud dan Tujuan.....	3
4. Ruang Lingkup dan Sistematika.....	4
5. Metode dan Pendekatan.....	5
6. Pengertian.....	5
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
7. Umum.....	9
8. Peraturan Perundang-Undangan.....	10
9. Kerangka Teoretis.....	15
10. Data dan Fakta.....	16
11. Lingkungan Strategis.....	24
<b>BAB III PEMBAHASAN</b>	
12. Umum.....	30
13. Memantapkan Regulasi Pengamanan Wilayah Udara Nasional Untuk Mewujudkan Pertahanan Dan Keamanan...	33
14. Mengembangkan Postur Pertahanan Dan Keamanan Udara Indonesia Yang Mampu Menjangkau Seluruh Wilayah NKRI.....	46
15. Meningkatkan Kemampuan Dan Kapasitas SDM Pertahanan Dan Keamanan Wilayah Udara Nasional.....	54

**BAB IV PENUTUP**

16. Kesimpulan.....	58
17. Rekomendasi.....	59

**DAFTAR PUSTAKA**

**DAFTAR LAMPIRAN**

1. ALUR PIKIR.
2. DAFTAR RIWAYAT HIDUP.



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang

Dalam hubungan kehidupan antara negara, aspek Pertahanan dan Keamanan (Hankam) suatu negara merupakan faktor yang sangat penting dan strategis dalam menjamin kelangsungan hidup suatu negara. Pertahanan adalah kemampuan suatu negara untuk mempertahankan diri terhadap ancaman dari luar negeri dan/atau dari dalam negeri sendiri, baik itu ancaman yang berdimensi militer dan non militer. Kekuatan pertahanan sangat ditentukan oleh kekuatan dan unsur-unsur pertahanan negara, yaitu; TNI sebagai komponen utama pertahanan yang didukung oleh komponen pendukung lainnya.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara menyebutkan bahwa sesungguhnya Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah merupakan Negara Kepulauan yang bercirikan nusantara dimana didalamnya mempunyai kedaulatan atas wilayahnya dan memiliki hak-hak berdaulat di luar wilayah kedaulatannya dan kewenangan tertentu lainnya yang dapat dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia”

Sebagaimana diamanatkan juga dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah yang terdiri atas tiga dimensi, yakni: dimensi wilayah darat; wilayah laut; dan wilayah udara yang merupakan satu kesatuan politis (*one political unit*) yang tidak dapat dipisah-pisahkan<sup>1</sup>. Salah satu fokus perhatian dalam mempertahankan dan mengamankan kedaulatan negara Indonesia adalah wilayah udara. Wilayah udara atau ruang udara nasional yang merupakan wilayah nasional sebagai wadah atau ruang/media, tempat Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) melaksanakan kedaulatan, hak berdaulat dan yurisdiksinya.

---

<sup>1</sup> E. Saefullah Wiradipradja, 2009, "Wilayah Udara Negara Ditinjau dari Segi Hukum Internasional", Indonesia Journal of International Law Volume 6 No. 4, h. 495-503.



Indonesia adalah negara yang sangat luas dan oleh karenanya memiliki berbagai kerentanan yang besar dalam hubungannya dengan teritori khususnya terkait keamanan wilayah udara Indonesia. Permasalahan yang kerap terjadi dan menjadi gangguan keamanan wilayah udara Indonesia, adalah adanya pelanggaran wilayah udara yang mewajibkan seluruh elemen pertahanan dan keamanan negara menjaga dan mengamankannya, demi kewibawaan negara di dalam negeri dan luar negeri.

Untuk itu yang patut menjadi perhatian semua elemen terkait mengamankan wilayah udara nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan internasional. Selama ini ketentuan hukum internasional telah diatur dalam Konvensi Chicago Tahun 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional<sup>2</sup> yang didalamnya menegaskan hak negara Indonesia memiliki kedaulatan yang penuh dan utuh terhadap ruang udara di atas wilayah NKRI. Selain itu masalah pengaturan wilayah udara dicantumkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Namun undang-undang tersebut lebih banyak mengatur aturan penerbangan sipil dan belum mengatur dengan jelas pelanggaran wilayah udara yang berdimensi lebih luas lagi.

Berbagai potensi dan gangguan keamanan terhadap wilayah udara nasional di masa sekarang dan kedepan akan semakin tinggi baik itu yang disebabkan pelanggaran oleh pesawat sipil, aksi kegiatan militer yang nyata atau tersembunyi (*spionage*) dampak dari globalisasi dimana negara seakan tidak memiliki lagi batas fisik (*borderless*). Ancaman terhadap pertahanan dan keamanan nasional pada wilayah udara tersebut tidak terlepas dari faktor lingkungan strategis global dan regional yang sedang berkembang yang berpotensi menimbulkan konflik antar negara baik itu secara terbuka atau perang konvensional dan non-konvensional (contohnya; *cyber spionase* melalui pesawat tanpa awak atau *drone*)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Keputusan Presiden Republik Nomor 66 Tahun 1995 (66/1995) Tentang Pengesahan Protocol Relating To An Amendment To Article 50 (A) Of The Convention On International Civil Aviation (Protokol Tentang Perubahan Pasal 50 (A) Konvensi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional).

<sup>3</sup> Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. Buku Putih Pertahanan Indonesia. Tahun 2015. Kemhan RI. 2016. Hlm 10.

Untuk mendukung pelaksanaan tugas mempertahankan dan penegakan kedaulatan dan hukum di wilayah udara nasional, perlu didukung kebijakan nasional atau regulasi yang tegas mengatur pengamanan ruang udara nasional. Selain itu juga harus didukung oleh Alutsista yang handal, dan didukung oleh kemampuan personil atau aparat yang memiliki kapasitas dan kemampuan handal untuk mengawaki berbagai teknologi modern serta handal dalam menjalankan Operasi Pertahanan dan Pengamanan Wilayah Udara. Optimalisasi pengamanan wilayah udara nasional harus menjadi pemikiran bersama yang berwujud strategi yang komprehensif agar mampu mewujudkan konsep yang tepat dalam mengoptimalkan pertahanan dan keamanan nasional demi menjaga kedaulatan NKRI secara utuh.

## 2. Rumusan Masalah.

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas maka rumusan masalah pada penulisan TASKAP ini adalah tentang **“Bagaimana Pengamanan Wilayah Udara Nasional Untuk Mewujudkan Pertahanan Dan Keamanan?”**. Adapun pertanyaan-pertanyaan yang menjadi bahan kajian dalam penulisan karya ilmiah Taskap ini antara lain:

- a. Bagaimana Regulasi Pengamanan Wilayah Udara Nasional Untuk Mewujudkan Pertahanan Dan Keamanan?
- b. Bagaimana mewujudkan postur pertahanan dan keamanan udara Indonesia yang mampu menjangkau seluruh wilayah NKRI.
- c. Bagaimana meningkatkan kemampuan dan kapasitas SDM Pertahanan dan Keamanan Wilayah Udara Nasional?

## 3. Maksud dan Tujuan.

### a. Maksud.

Pembahasan materi Kertas Karya Ilmiah Perseorangan ini, dimaksudkan untuk memberikan gambaran, bagaimana upaya Pengamanan Wilayah Udara Nasional Untuk Mewujudkan Pertahanan Dan Keamanan.

### b. Tujuan.

Adapun tujuan penulisan Kertas Karya Ilmiah Perseorangan ini, adalah untuk menyampaikan konsep dan gagasan mengenai bagaimana upaya mengantisipasi berbagai dinamika, ancaman, tantangan, gangguan dan hambatan dalam pengamanan wilayah udara nasional untuk mewujudkan pertahanan dan keamanan.

#### 4. Ruang Lingkup dan Sistematika.

##### a. Ruang Lingkup.

Ruang lingkup pelaksanaan penelitian dalam penulisan naskah ini mencakup dan terbatas pada menganalisis persoalan dan menyampaikan gagasan dalam rangka optimalisasi pengamanan wilayah udara nasional khususnya yang dilakukan TNI Angkatan Udara terhadap aksi pelanggaran kedaulatan wilayah udara NKRI dan terhadap ancaman kegiatan militer illegal di wilayah NKRI.

##### b. Sistematika.

Uraian pembahasan dan analisa terhadap permasalahan di dalam penulisan Kertas Karya Ilmiah Perseorangan ini, akan disusun dengan sistematika atau tata urutan sebagai berikut:

**BAB I: PENDAHULUAN.** Bab ini berisi uraian mengenai latar belakang permasalahan, perumusan masalah, maksud dan tujuan penulisan, ruang lingkup pembahasan, sistematika penulisan, metode dan pendekatan yang digunakan, serta beberapa pengertian untuk menyamakan persepsi dalam memahami pembahasan.

**BAB II: TINJAUAN PUSTAKA.** Dalam bab ini dibahas mengenai peraturan perundang-undangan, kerangka teoretis yang akan digunakan sebagai landasan dalam merumuskan pemecahan persoalan, data dan fakta seputar permasalahan, serta lingkungan strategis yang menghasilkan pengaruh positif dan negatif, dalam memecahkan upaya.

**BAB III: PEMBAHASAN.** Dalam bab ini diuraikan mengenai analisa sejumlah persoalan akibat lemahnya pengamanan wilayah udara nasional yang berdampak kepada pertahanan dan keamanan nasional

secara menyeluruh didasarkan pada data dan fakta yang diperoleh serta landasan teori yang ada, guna menemukan faktor penyebab masalah dan merumuskan solusinya.

**BAB IV: PENUTUP.** Berisikan simpulan dan rekomendasi. Simpulan berisikan jawaban terhadap pokok-pokok pembahasan yang ditemukan dan dibahas dalam bab-bab sebelumnya. Sedangkan rekomendasi berisikan masukan-masukan dalam rangka memperkuat pengamanan wilayah udara nasional.

## 5. Metode dan Pendekatan.

### a. Metode.

Metode yang digunakan dalam penulisan Kertas Karya Ilmiah Perseorangan ini menggunakan metode kualitatif, yaitu deskriptif analisis. Proses pencarian, pengumpulan dan penelitian data, menggunakan teknik studi kepustakaan, yaitu dengan cara mengumpulkan dan menganalisa berbagai tulisan akademis berupa arsip, artikel ilmiah baik *online* maupun *offline* dan buku-buku yang menjelaskan tentang pendapat, teori, dalil, hukum dan lain-lain yang berhubungan dengan permasalahan terkait pengamanan wilayah udara nasional.

### b. Pendekatan.

Dalam penyusunan dan pembahasan Kertas Karya Ilmiah Perseorangan ini penulis menggunakan pendekatan yang dilakukan secara komprehensif mengacu kepada Peraturan Perundang-Undangan terkait masalah pertahanan dan keamanan negara, aturan penerbangan, serta landasan teoritis yang relevan dengan pertahanan udara dalam perspektif Ketahanan Nasional.

## 6. Pengertian.

Sebagai penjelasan pada beberapa istilah dan kata-kata dalam Kertas Karya Ilmiah Perseorangan ini, maka disampaikan beberapa pengertian sebagai berikut:

- a. **Pengamanan** : Proses, cara atau perbuatan membuat situasi, kondisi atau sebuah tempat menjadi aman<sup>4</sup>
- b. **Wilayah Udara Nasional**: Merupakan wilayah udara yang berada di atas Negara kepulauan RI yang berarti meliputi udara di atas wilayah darat, perairan, kepulauan, laut territorial dan laut pedalaman, dimana RI memiliki kedaulatan atas wilayah itu<sup>5</sup>
- c. **Alutsista**: Alat Utama Sistem Senjata; alat peralatan utama beserta pendukungnya yang merupakan suatu sistem senjata yang memiliki kemampuan untuk pelaksanaan tugas pokok TNI.<sup>6</sup>
- d. **Aerial Intrusion** : Pelanggaran di wilayah ruang udara<sup>7</sup>
- e. **Black Flight** : Penerbangan gelap<sup>8</sup>
- f. **Bare Base Concept**: Konsep penyiapan pangkalan udara dengan dukungan fasilitas serta pengawakan maksimal yang sewaktu-waktu dibutuhkan dengan cepat sehingga mampu mendukung suatu operasi udara.<sup>9</sup>
- g. **Flash Point**: Bagian dari wilayah Indonesia yang diidentifikasi sebagai daerah yang memiliki potensi tinggi terjadinya berbagai ancaman aktual, sebagai dasar prioritas dibangunnya komposisi dan disposisi MEF secara bertahap dan berkesinambungan.<sup>10</sup>
- h. **Flight Information Region (FIR)**: Ruang Kendali Udara
- i. **Kekuatan Udara (Air Power)**: Kekuatan udara adalah kemampuan total bangsa dalam menggunakan media udara sebagai sarana bagi pencapaian kepentingan nasional.<sup>11</sup>
- j. **Komponen Pendukung Pertahanan**: Komponen pendukung pada hakikatnya adalah penataan dan penyiapan segenap warga negara,

<sup>4</sup> <https://kbbi.web.id/pengamanan>

<sup>5</sup> Lihat Pasal 4, UU NO 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

<sup>6</sup> Permenhan RI No. 17 Tahun 2014. Tentang Pengadaan Alat Utama Sistem Senjata di Lingkungan Kemhan Dan TNI

<sup>7</sup> Candra Ulfatun Nisa & Hari Sutra Disemadi. Yurisdiksi Kriminal Terhadap Black Flight Di Ruang Udara Wilayah Indonesia. Jurnal SASI Volume 26 Nomor 3, Juli - September 2020 Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang. 2020

<sup>8</sup> Ibid

<sup>9</sup> Doktrin TNI AU 'Swa Bhuana Paksa' Hal.40.

<sup>10</sup> Ibid

<sup>11</sup> <https://airpower.airforce.gov.au/APDC/media/PDF-Files/Doctrine/AAP1000-D-The-Air-Power-Manual-Indonesian-Bahasa-Edition.pdf> Diunduh 23.02.2021. Pukul. 02.00 wib.

sumber daya nasional, sarana dan prasarana nasional di luar komponen utama dan komponen cadangan sebagai kekuatan nir militer untuk secara langsung maupun tidak langsung berkontribusi dalam memperbesar dan memperkuat Komponen Utama dan Komponen Cadangan serta komponen utama dalam menghadapi ancaman militer.<sup>12</sup>

- k. **Kekuatan Hankam:** Kekuatan Pertahanan dan Keamanan (Hankam) merupakan kemampuan dalam menjamin kelangsungan hidup dan kedaulatan sebuah negara melalui upaya mempertahankan diri terhadap ancaman dari luar negeri dan atau dari dalam negeri.<sup>13</sup>
- l. **Minimum Essential Force (MEF):** Strategi pembangunan kekuatan Komponen Utama menuju ideal, tidak diarahkan pada konsep perlombaan persenjataan akan tetapi sebagai suatu bentuk kekuatan pokok yang memenuhi standar tertentu serta memiliki efek tangkal, diselaraskan dengan sumber daya yang terbatas.<sup>14</sup>
- m. **Postur Kekuatan TNI:** Kondisi ideal yang dapat mewujudkan strategi militer Trimatra Terpadu. Terdiri dari kekuatan TNI AD, TNI AL, TNI AU, yang dilengkapi dengan Alutsista modern, sumber daya manusia yang tangguh dan ketersediaan pangkalan, serta didukung komponen pendukung.
- n. **Pertahanan Nasional:** Pertahanan Nasional atau Pertahanan negara adalah merupakan bentuk perjuangan atau upaya dalam mempertahankan kedaulatan, wilayah dan keutuhan NKRI, serta keselamatan segenap bangsa dan negara Indonesia untuk saat ini hingga waktu kedepan.<sup>15</sup>
- o. **Pertahanan Udara:** Fungsi Organik Pengamanan Satuan ialah pertahanan udara yang dilakukan oleh satuan tersendiri, terutama

<sup>12</sup> Kemenhan, Potensi Pertahanan dan Keamanan Nasional. Direktorat Jenderal Potensi Pertahanan, Kemhan RI. 2017.

<sup>13</sup> Lemhannas RI.Op Cit.hlm 8

<sup>14</sup> Permenhan No. 19 tahun 2012 tentang Kebijakan Penyelarasan *Minimum Essential Force* (MEF) Komponen Utama.

<sup>15</sup> Undang-undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara



satuan sebagai objek vital yang mobile (Bergerak) seperti pasukan lapangan dan kapal.<sup>16</sup>

- p. **Ruang Udara:** Suatu Ruang di angkasa yang terdekat pada bumi kita dimana didapati unsur-unsur gas yang disebut udara dan udara ini terdapat di lapis atmosfer.<sup>17</sup>
- q. **Strategi;** Strategi merupakan sebuah ilmu yang didasari oleh komponen tujuan (*ends*), jalan/cara (*ways*) dan sarana (*means*) yang di dilaksanakan dalam suatu rentang waktu dengan sumber daya dan metode yang tersedia untuk mencapai tujuan<sup>18</sup>.
- r. **Sinergi:** Sinergi Berarti Kegiatan Atau Operasi Gabungan.<sup>19</sup>



---

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Undang-undang Republik Indonesia. Pasal 1. UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

<sup>18</sup> Lemhannas RI. Materi Pokok Bidang Studi Strategi. Lemhannas RI. 2021. Hlm.5.

<sup>19</sup> <https://kbbi.web.id/sinergi>

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **7. Umum.**

Pertahanan dan keamanan nasional khususnya pertahanan wilayah udara nasional semakin penting untuk dicermati dan diwaspadai mengingat luasnya ruang udara nasional yang berpotensi mengundang kerawanan dan ancaman terhadap pelanggaran yang mengusik kedaulatan Negara. Hal ini sehubungan dengan semakin dinamisnya tantangan situasi geo-politik global dan regional yang mempengaruhi berjalannya pembangunan nasional dalam rangka mencapai tujuan nasional kita bersama sesuai yang tercantum dalam Pembukaan UUD NRI 1945, yaitu; “Melindungi Segenap Bangsa Indonesia Dan Seluruh Tumpah Darah Indonesia Dan Untuk Memajukan Kesejahteraan Umum, Mencerdaskan Kehidupan Bangsa Dan Ikut Melaksanakan Ketertiban Dunia Yang Berdasarkan Kemerdekaan, Perdamaian Abadi Dan Keadilan Sosial.”

Dalam konsepsi pengamanan wilayah udara nasional juga dipengaruhi oleh lingkungan strategis baik global, regional dan nasional yang mempengaruhi, baik pengaruh positif dan negatif, yang didalamnya terdapat kontribusi dan implikasi terhadap upaya segenap bangsa Indonesia untuk menjaga kedaulatan dan kepentingan nasional Indonesia guna tetap mempertahankan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Membangun pengamanan wilayah udara nasional juga adalah sebagai implementasi mempertanggung ketahanan nasional pada gatra Hankam yang harus disesuaikan dengan nilai-nilai yang terkandung dalam 4 (Empat) Konsensus Dasar Bangsa yaitu Pancasila, UUD NRI 1945, Bhinneka Tunggal Ika dan NKRI yang selanjutnya dapat dipadukan dengan substansi yang ada dalam Peraturan Perundangan-undangan, yang menjadi hukum positif sebagai landasan bagi terbentuknya strategi pengamanan wilayah udara nasional. Disamping itu dalam menjawab berbagai tantangan, ancaman, hambatan dan gangguan diperlukan juga data dan fakta serta kerangka teoretis sebagai dasar dalam membahas solusi yang dilakukan terkait membangun pertahanan dan keamanan wilayah udara nasional.



## 8. Peraturan Perundang-Undangan.

- a. **Konvensi Chicago Tahun 1944.** Chicago Convention 1944 atau *Convention On International Civil Aviation* ditandatangani di Chicago, Amerika Serikat 7 Desember Tahun 1944 yang merupakan sumber hukum utama dari Hukum Udara. Sesuai ketentuan dalam konvensi tersebut, negara yang berdaulat memiliki hak untuk mengatur rute terbang dan wilayah udaranya yang berhubungan erat dengan pertahanan dan keamanan negara, dimana tidak ada pesawat udara asing yang diperbolehkan memasuki wilayah udara suatu negara tanpa memiliki izin dari negara bersangkutan.<sup>20</sup> Pada Pasal 1: *Convention on International Civil Aviation* ditegaskan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan (*sovereignty*) lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya, sehingga ruang udara wajib diamankan. Dengan demikian maka ruang udara nasional harus di bawah kekuasaan dan kontrol negara bersangkutan.<sup>21</sup>
- b. **Undang-Undang RI Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara.** Dalam pasal 7 (Ayat 2) Undang-Undang Tentang Hanneg ini menyebutkan untuk menghadapi ancaman militer, menempatkan Tentara Nasional Indonesia sebagai komponen utama dengan didukung oleh komponen cadangan dan komponen pendukung. Operasi pertahanan udara adalah salah satu bentuk operasi yang dilaksanakan oleh TNI-AU dengan tugas khususnya namun terintegrasi dan terkoordinasi dengan kesatuan lainnya. Dalam rangka menghadapi ancaman wilayah udara nasional guna mewujudkan pertahanan nasional pada matra dirgantara dalam operasi pengamanannya merupakan suatu keterpaduan antara matra darat, laut dan udara. Pengamanan wilayah udara nasional berlandaskan pada konsep pertahanan Trimatra terpadu mulai dari perencanaan, pengorganisasian, operasi hingga evaluasinya.

---

<sup>20</sup> Chappy Hakim. Kedaulatan Negara di Udara. <https://rumahkonstitusi.wordpress.com/2007/08/01/kedaulatan-negara-di-udara/kedaulatan> (diunduh pada 05 April 2021).

<sup>21</sup> Convention On International Civil Aviation 1944., Article 1, Chapter 1, Part 1; Air Navigations; *The Contracting States Recognize That Every State Has Complete And Exclusive Sovereignty Over The Airspace Above Its Territory.*

- c. **Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia.** Pasal 7 ayat (1) UU TNI menyebutkan bahwa Tugas pokok TNI adalah menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah NKRI, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Selain itu pada pasal 10 dinyatakan bahwa TNI AU bertugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Artinya TNI AU sebagai garda terdepan pertahanan udara nasional yang diperkuat TNI AD dan TNI AL berperan sebagai alat pertahanan Negara yang melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan serta melaksanakan pertahanan udara.
- d. **Undang-Undang RI Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara.** Undang-undang tersebut menyebutkan bahwa Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang selanjutnya disebut dengan Wilayah Negara adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, Termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung didalamnya.<sup>22</sup> Untuk itu, wilayah udara merupakan wilayah Indonesia yang berdaulat, sehingga pertahanan udara nasional dalam menjaga wilayah udara dan pengamanannya selaras dengan perundang-undangan tersebut.
- e. **Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.** Bila kita lihat pada pasal 5 Undang-Undang RI Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyebutkan bahwa "*Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia.*" Adapun sumber hukum internasional yang

---

<sup>22</sup> Republik Indonesia, UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Pasal 1 Angka 1 .

digunakan berupa perjanjian multilateral, perjanjian bilateral, hukum kebiasaan internasional, prinsip-prinsip hukum umum, ajaran hukum/doktrin, maupun yurisprudensi. Aturan-aturan atau hukum-hukum yang berlaku dalam ruang lingkup udara prinsipnya adalah untuk menjamin adanya kepastian hukum di wilayah udara, karena sangat berpengaruh bagi kedaulatan negara.

- f. **Undang-Undang RI Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Industri Pertahanan.** Indonesia dalam hal teknologi pertahanan masih tergantung terhadap produk luar negeri yang berdampak pada sulitnya menyusun rencana pembangunan Pertahanan Udara Nasional yang tangguh dan handal serta memiliki kepastian. Ketergantungan akan kebutuhan teknologi pertahanan dari luar negeri, dalam jangka panjang dapat menimbulkan kerawanan-kerawanan, terutama bila dikaitkan dengan jaminan kelangsungan kesiapan operasional Hanudnas dalam menjaga wilayah udara dan menegakkan kedaulatan NKRI. Oleh karenanya perlu upaya kongkrit untuk mengurangi ketergantungan dari luar negeri dalam rangka meningkatkan kemandirian pemenuhan kebutuhan alat peralatan pertahanan secara konsisten dan dilaksanakan tahap demi tahap selaras dengan pertumbuhan kemampuan perekonomian negara.
- g. **Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.** Bangsa Indonesia telah meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS 1982) dan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan. Konsekuensi dari Negara Kepulauan berdasarkan UNCLOS 1982 pasal 53 ayat (1), bangsa Indonesia harus menentukan Alur Laut Kepulauan, dimana dalam alur laut kepulauan tersebut seluruh kapal dan pesawat udara mempunyai hak untuk melintas. Dalam pasal 4 PP ini disebutkan bahwa kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan, selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil laut ke kedua

sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan.

**h. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.** Berdasarkan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 bahwa setiap Negara berdaulat penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Hal tersebut juga telah dituangkan dalam ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas Wilayah Udara. Oleh karena itu, Indonesia harus melakukan pengaturan terhadap ruang udaranya untuk kepentingan pengamanan demi tegaknya kedaulatan dan hukum Indonesia. Pengamanan yang dimaksud dalam PP No 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia melingkupi penetapan status wilayah udara dan kawasan udara, pengaturan mengenai bentuk pelanggaran wilayah kedaulatan, pelaksanaan tindakan terhadap pesawat dan personelnya serta tata cara dan prosedur pelaksanaan tindakan pemaksaan oleh Pesawat Udara Negara. Berdasarkan PP ini untuk peran penegakan kedaulatan dan hukum di udara ada pada TNI sesuai perannya sebagai alat negara di bidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara.

**i. Doktrin TNI Angkatan Udara Swa Bhuwana Paksa (SBP), Berdasarkan Keputusan Panglima Tentara Nasional Indonesia Nomor Kep/545/V/2019, Tanggal 22 Mei 2019 Tentang Doktrin TNI AU Swa Bhuwana Paksa.** Dalam Doktrin SBP tersebut dinyatakan bahwa kemampuan TNI Angkatan Udara ditujukan untuk: 1) Melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan; 2) Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; 3) Melaksanakan tugas TNI dalam

pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara; 4) Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara. Pencapaian tujuan tersebut perlu didukung oleh karakteristik kekuatan udara yang memiliki beberapa keunggulan yaitu: Ketinggian, Kecepatan, Daya Jangkau, Fleksibilitas, Daya Terobos, Daya Tanggap, Pemusatan Kekuatan, Daya Penghancur, Presisi, Mobilitas dan Daya Kejut.

- j. Perpres 8 Tahun 2021 Tentang Kebijakan Umum Pertahanan Negara Tahun 2020–2024.** Dalam Perpres ini ditegaskan bahwa Penyelenggaraan Pertahanan Negara diselenggarakan secara terpadu mencakup pertahanan militer dan pertahanan nirmiliter dalam suatu sistem pertahanan bercirikan kerakyatan, kesemestaan, dan kewilayahan. Dalam Perpres ini mengedepankan paradigma perang modern di masa yang akan datang antara lain perang asimetris dan perang tidak terbatas yang mengandalkan kecanggihan teknologi informasi dan komunikasi, unsur militer, serta aspek nirmiliter. Karakteristik perang modern antara lain: terjadinya ancaman secara sistematis, bersamaan dan simultan; perang keunggulan teknologi persenjataan (*network centric warfare*); perang berbasis kecerdasan buatan seperti teknologi robot telah melahirkan perang dengan menggunakan wahana tak berawak, dan perang siber.
- k. Peraturan Presiden No 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) TAHUN 2020-2024.** Dalam RPJMN 2020-2024 atau yang dikenal dengan “Nawacita 2”, terdapat salah satunya atensi dalam pengelolaan wilayah udara nasional yaitu Komitmen pemerintah dalam mempersiapkan pelaksanaan tugas fungsi FIR yang semula dikelola oleh Singapura antara lain terkait terbukanya peluang Indonesia untuk mengambil kewenangan pengelolaan wilayah udara sejauh memenuhi aturan internasional (International Civil Aviation Organization/ICAO); penyiapan penguasaan



teknologi pengendalian lalu lintas udara dan peningkatan kualitas SDM seiring dengan kemajuan pendidikan dan teknologi.<sup>23</sup>

## 9. Kerangka Teoretis.

- a. **Teori Strategi Keamanan (John P. Lovell).** Teori Strategi Keamanan yang dikemukakan oleh John P. Lovell dan dimensi mengenai keamanan secara lebih mendetail dikemukakan oleh Barry Buzan. Strategi adalah serangkaian langkah-langkah atau keputusan-keputusan yang dirancang dengan seksama dalam situasi aman dan kedaruratan yang hasil akhirnya tidak semata-mata bersifat untung-untungan atau spekulasi. Strategi keamanan merupakan suatu cara yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan atau kepentingan dengan mengerahkan kekuatan atau power yang ada dari suatu negara diantaranya kekuatan militer. Dalam konsep pengamanan wilayah Indonesia John P Lovell membagi strategi keamanan bisa terbagi atas dua komponen yaitu komponen *ofensif* (bentuk untuk mendapatkan perolehan dan keuntungan) dan komponen *defensive* (bentuk untuk mencegah kehilangan atau kerugian)<sup>24</sup>.
- b. **Teori Kekuatan Militer (Harald Hoiback) ;** Hoiback dalam Teori Kekuatan Militer menyebutkan bahwa kekuatan militer harus mampu menjawab 4 (empat) pertanyaan berikut; 1) *What Is War?*; Hoiback mendeskripsikan perang (*war*) sebagai keadaan konflik bersenjata yang biasanya terbuka dan dinyatakan oleh negara atau negara, 2) *How to win wars?*, Memenangkan peperangan dapat dilakukan melalui kekuatan persenjataan dan cara-cara lain tanpa kontak senjata namun musuh bertekuk lutut meletakkan senjatanya; 3) *How to prepare for war?*, Merubah konsep perang dengan mempersiapkan dari perang konvensional menjadi non konvensional, karena biayanya lebih murah meriah dan hasilnya sangat dahsyat; 4) *How to avoid war?*,

<sup>23</sup> Sekjen Dewan Ketahanan Nasional.2020. Rencana Strategi 2020-2024. Wantannas. Hlm. 23.

<sup>24</sup> Hadaina Zalia. Air Defence Operation Defence In Depth Strategy To Protect The Aerospace Sovereignty Of Crossright Violations By Foreign Military Aircraft In 2012-2017. JOM FISIP Vol. 5: Edisi I Januari – Juni 2018.

Penghindaran terhadap peperangan dilakukan antara lain melalui Gencatan Senjata, fungsionalisasi Perlindungan seperti PBB, Negosiasi dan diplomasi, saling menghargai antar negara dan menjalin Kerja Sama/hubungan bilateral dan multilateral.<sup>25</sup>

- c. **Teori Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) (Garry Dessler);** Dessler dalam Teori MSDM menekankan adanya perencanaan, pengorganisasian, pengawasan, pengembangan dan pemanfaatan sumber daya manusia yang efektif untuk tercapainya berbagai tujuan individu, organisasi dan masyarakat. Manajemen sumber daya manusia merupakan kebijakan-kebijakan dan praktik yang diperlukan seseorang untuk melaksanakan aspek personel atau orang-orang dari pekerjaan manajemennya. Manajemen sumber daya manusia meliputi; perekrutan, penyaringan, pelatihan, pengimbangan, dan penilaian agar seseorang mencapai kapasitas dirinya secara optimal.<sup>26</sup>

## 10. Data dan Fakta.

### a. **Regulasi Pengamanan Wilayah Udara Nasional Untuk Mewujudkan Pertahanan Dan Keamanan.**

Pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional yang menyatakan bahwa kedaulatan suatu negara di ruang udara diatas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh (*Complete and exclusive Sovereignty*). Oleh karena itu, diruang udara nasional sebetulnya tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) bagi pihak asing, seperti halnya dengan hukum dalam laut teritorial suatu negara.<sup>27</sup> Ruang udara nasional suatu negara pada prinsipnya sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Lalu lintas di udara harus berdasarkan dengan izin negara bersangkutan terlebih dahulu. Lebih baik lagi terdapat pengaturan

<sup>25</sup> JFC Fuller: Military Theory And The Use Of Power. Faculty Of Social Sciences, Norwegian Of Life Sciences. 2014. Hlm 21.

<sup>26</sup> Gary Dessler, Manajemen Sumber Daya Manusia: Human Resources Management Edisi 14. Salemba Empat : Jakarta., 2016.hlm 45.

<sup>27</sup> Convention On International Civil Aviation 1944., Article 1, Chapter 1, Part 1; Air Navigations; *The Contracting States Recognize That Every State Has Complete And Exclusive Sovereignty Over The Airspace Above Its Territory.*

berdasarkan perjanjian multilateral maupun bilateral, maka ruang udara nasional dapat dilalui oleh pesawat udara asing dalam keadaan tertentu.

Terkait dengan kedaulatan wilayah Indonesia, meski telah ditetapkan batas wilayahnya secara jelas dan sudah memiliki pengakuan yang ditetapkan hukum internasional, tetap saja pelanggaran terhadap batas wilayah terjadi baik tidak hanya dilakukan secara tidak sengaja saja, namun pada praktiknya juga dilakukan dengan disengaja untuk mencapai tujuan tertentu. Salah satu jenis pelanggaran di wilayah ruang udara (*Aerial Intrusion*) yang kerap terjadi di wilayah udara, bentuknya adalah penerbangan gelap (*black flight*). *Black flight* ini seringkali terjadi dengan berbagai tujuan tersembunyi, misalnya: Mengecek kapasitas teknologi radar; negara atau pihak penyusup sekedar mengecek kewaspadaan dan kesiapsiagaan satu negara terhadap pertahanan dan keamanannya. Masalah keamanan wilayah udara yang penuh ancaman ini, juga seringkali membuat Indonesia lengah dan lemah dalam hal politiknya di ranah Internasional yang tujuannya untuk menegaskan hukum bagi setiap ancaman yang jelas-jelas mengganggu keamanan wilayah udara Indonesia.<sup>28</sup>

Pelanggaran di wilayah ruang udara dengan bentuk *black flight* dimanapun pada prinsipnya tidak dapat diterima dan dimaafkan dengan alasan apapun, apalagi bila dikaitkan dengan Indonesia sebagai negara merdeka memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif terhadap ruang udara yang berada di atas wilayah daratan dan di atas wilayah perairannya. Namun sampai saat ini potensi dan gangguan keamanan wilayah udara Indonesia masih terjadi yang melibatkan pesawat udara asing tidak berizin baik itu sipil atau militer. Adapun fakta kendala yang terjadi antara lain belum adanya kewenangan TNI AU sebagai penyidik dalam kasus pelanggaran wilayah udara yang beraspek pertahanan negara. Hal tersebut belum diakomodir secara tegas dan detil didalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

---

<sup>28</sup> Op Cit. Candra Ulfatun Nisa & Hari Sutra Disemadi.



Kendala lainnya terkait potensi dan gangguan pada ruang udara nasional adalah masih belum tuntasnya masalah pendelegasian *Flight Information Region* (FIR) yang masih dikendalikan oleh negara lain (Singapura) karena hal ini memberikan peluang terhadap pelanggaran wilayah udara Indonesia. Pesawat udara asing yang melintasi wilayah di kawasan hanya meminta izin dari Singapura dan mengabaikan pihak Indonesia sebagai negara yang dilintasi.<sup>29</sup>

Bila kita lihat pelanggaran wilayah udara nasional sejak tahun 2017-2019 yang dapat mengancam kedaulatan NKRI terekam sebanyak 19 kasus pada tahun 2017 berupa penerbangan tanpa ijin antara lain 16 kasus penerbangan yang melibatkan pesawat negara, 2 kasus yang melibatkan pesawat sipil, dan satu kasus yang tidak teridentifikasi. Sementara itu, selama tahun 2018, tercatat sebanyak 65 kasus melibatkan pesawat sipil, 48 kasus melibatkan pesawat negara, dan 14 kasus tidak teridentifikasi sehingga dapat dijumlahkan sebanyak 127 kasus pelanggaran yang terjadi di wilayah udara Indonesia. Lalu, sepanjang bulan Januari hingga Juni tahun 2019, sebanyak 165 kasus pelanggaran wilayah udara yang terjadi di daerah perbatasan NKRI seperti Kepulauan Riau dan wilayah perbatasan lainnya karena adanya permasalahan terkait dengan FIR Singapura.<sup>30</sup> Pada tahun 2020 tercatat Pelanggaran pesawat sebanyak 1583 kali yang dilakukan oleh pesawat militer Singapore di wilayah Kepulauan Riau, dimana penerbangan pesawat militer tersebut tidak dilengkapi perijinan.

Sampai saat ini regulasi berupa Undang-Undang atau peraturan penindakan pelanggaran di wilayah udara masih dianggap lemah, Sebagai ilustrasi dalam sebuah penangkapan pesawat asing yang melakukan pelanggaran kedaulatan wilayah udara Indonesia, hanya dikenakan sanksi berupa denda dengan biaya yang sangat murah atau ringan dan tidak sebanding dengan kerugian dan biaya operasional

---

<sup>29</sup> Danang Risdiarto. *Kendala Hukum Penindakan Terhadap Pesawat Udara Sipil Asing Tidak Berizin Yang Memasuki Wilayah Udara Indonesia*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum Dan Ham. 2019

<sup>30</sup> TNI Angkatan Udara dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia Rohannisa Naja Rachma Savitri\*, Adya Paramita Prabandari, *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia* Volume 2, Nomor 2, Tahun 2020, Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Diponegoro

yang dikeluarkan TNI AU untuk menggerakkan pesawat tempur sergap dalam proses penegakan hukum dan upaya *force down*. Demikian juga, yang terkait dengan hukuman penahanan/kurungan, para pelanggar kedaulatan juga tidak dikenakan sanksi yang dapat memberi efek jera, sehingga pelanggaran kedaulatan masih sering terjadi di wilayah udara nasional Indonesia.<sup>31</sup>

Pada proses hukum terhadap pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat asing atau pesawat Domestik yang tidak terjadual penyelidikan dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang pelaksanaannya di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Polri. Dalam Undang-undang No. 1 tahun 2009 pasal 399 menyebutkan bahwa yang berwenang melakukan penyidikan adalah Kepolisian Republik Indonesia atau pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Kementerian Perhubungan yang lingkup tugas tanggung jawabnya dibidang penerbangan. Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan khususnya pasal 8 ayat 4 hanya menegaskan bahwa TNI AU hanya mendapatkan mandat yang penuh untuk melakukan penegakan hukum di wilayah udara nasional yaitu kewenangan untuk memaksa mendarat terhadap pesawat asing yang melanggar ketentuan penerbangan yang berlaku.

Seharusnya TNI AU ikut terlibat dalam proses penegakan hukum pelanggaran kedaulatan wilayah udara Nasional mengingat tugas TNI AU menjaga keamanan wilayah udara Yurisdiksi Nasional baik dalam proses penindakan maupun proses hukum yang meliputi pengejaran, penyelidikan dan penyidikan karena kita ketahui bahwa pelanggaran wilayah udara sangat berbeda dengan pelanggaran kriminal biasa sebab pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing bisa berdampak pada aspek pertahanan dan kedaulatan negara bahkan kewibawaan pemerintah. Fakta tersebut menunjukkan pengelolaan ruang udara masih bersifat secara parsial. Pengaturan antara TNI AU dan Kementerian Perhubungan belum terintegrasi dan sinkron. Karena

---

<sup>31</sup> Dispen AU. Optimalisasi Pengamanan Ruang Udara Guna Penegakan Hukum Di Wilayah Udara Nasional Dalam Rangka Menegakan Kedaulatan Negara. Angkasa Cendekia. Edisi April 2019. Dinas Penerangan Angkatan Udara. Hal. 37.

pengaturan terkait pelanggaran wilayah udara sepenuhnya belum diatur dalam Undang-Undang.

**b. Postur Pertahanan Dan Keamanan Udara Indonesia Yang Mampu Menjangkau Seluruh Wilayah NKRI.**

Postur Pertahanan Dan Keamanan Udara Indonesia adalah wujud dari penampilan alat negara yakni TNI AU yang tercermin dari keterpaduan kekuatan, gelar kekuatan, dan kemampuan pengamanan wilayah udara melalui rangkaian kegiatan operasi pengamanan. Keberhasilannya pertahanan dan keamanan wilayah udara sangat ditentukan oleh bekerjanya unsur-unsur pengamanan, yaitu; Personel, Alutsista dan Sarana Prasarana.<sup>32</sup>

Berdasarkan survey yang dilakukan *Global Fire Power (GFP) 2021* menempatkan kekuatan militer Indonesia dalam urutan 16 dari 138 negara. Bila kita lihat Indeks kekuatan militer Indonesia berada di angka 0.2697, tepat berada dibawah Jerman yang menempati urutan ke-15 dan diatas Arab Saudi di peringkat ke-17. Kekuatan pertahanan udara Indonesia hanya memiliki 458 pesawat Militer terdiri dari 41 pesawat Tempur, 15 Helikopter Tempur, 38 Pesawat Serang darat, 109 pesawat latih Militer dan 188 Helikopter Militer.<sup>33</sup>

Kondisi tersebut wajar bila melihat porsi anggaran pertahanan hanya sebesar 0,79% dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Alokasi anggaran tersebut termasuk terendah di Asia Tenggara yang rata-rata mencapai 3% hingga 5%. Kondisi tersebut merupakan salah satu permasalahan klasik yang selalu mengemuka dalam penyelenggaraan pertahanan, sehingga berimplikasi terhadap operasional penyelenggaraan pertahanan. Sementara ditengah keterbatasan TNI AU dihadapkan dengan meningkatnya tuntutan dan tantangan tugas yang makin berat dan kompleks.

Alokasi anggaran pertahanan diantaranya diprioritaskan pada berbagai aspek yang memiliki keterkaitan langsung dengan

<sup>32</sup> Doktrin TNI Angkatan Udara Swa Bhuwana Paksa. Keputusan Panglima Tentara Nasional Indonesia. Nomor Kep/545/V/2019 Tanggal 22 Mei 2019

<sup>33</sup> [https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.php?country\\_id=indonesia](https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.php?country_id=indonesia)

permasalahan seperti pembelian dan pemeliharaan (*maintenance*) persenjataan. Selain itu juga adalah untuk peningkatan dan pembinaan karir SDM TNI AU yang sangat berpengaruh terhadap kesiapan mengawaki Alutsista yang ada dalam pelaksanaan pengamanan ruang udara.

Masih banyaknya pelanggaran teritorial yang terjadi di udara yang tidak dapat ditangani dengan baik, adalah sebagai akibat dari kemampuan Alutsista yang kurang memadai. Kurang mempunyai Radar Kohanudnas dalam mendeteksi penerbangan gelap dan keterbatasan pesawat dalam mengintersep terhadap pesawat yang melanggar wilayah udara menjadi tolak ukur masih belum idealnya postur kemampuan pertahanan dan keamanan wilayah udara nasional.

Pengendalian ruang udara oleh Singapura sampai saat ini menjadi ancaman terhadap kedaulatan negara di udara dan tantangan dalam meningkatkan postur pertahanan udara nasional. Karena Singapura berpeluang dan memiliki posisi menguntungkan untuk melakukan tindakan illegal seperti kegiatan intelijen, pemotretan udara dan melatih para penerbangnya melaksanakan latihan/training di wilayah udara Indonesia. Kerugian kerugian yang paling jelas adalah dengan adanya kewajiban bagi pesawat negara/militer yang beroperasi di sebagian wilayah udara nasional untuk melapor kepada Singapura atau Malaysia. Kondisi ini apabila tidak diantisipasi maka apabila terjadi bila terjadi konflik terbuka, Negara lain akan lebih mudah melemahkan posisi pertahanan dan keamanan udara Indonesia karena lebih dahulu memiliki data karakteristik dan kekuatan udara Indonesia. Dalam kondisi ini kecepatan dan pendadakan operasi pengamanan tidak maksimal.

Kenyataan lain fakta di lapangan, bahwa kondisi kemampuan Radar TNI AU saat ini pada umumnya belum sepenuhnya dapat mendukung tugas TNI AU. Kondisi ini lebih disebabkan oleh jumlah Radar yang terbatas dihadapkan dengan luasnya wilayah udara nasional yang harus dicover terutama wilayah kawasan Indonesia timur dan juga disebabkan karena beberapa Radar yang dimiliki TNI AU usianya relatif

sudah tua. Kekuatan Radar saat ini adalah 24 Satuan Radar (Satrad) dengan rata-rata beroperasi 12-18 jam perhari seharusnya untuk mengkaver seluruh wilayah Indonesia minimal sesuai *Minimum Essential Force/MEF* sebanyak 32 satuan radar dan mampu beroperasi 24 jam.<sup>34</sup>

Adanya keterbatasan anggaran negara juga berdampak pada tingkat kesiapan, alokasi jam terbang latihan dan operasi personel penerbang TNI AU. Kondisi ini menyulitkan pengaturan operasi dan penggelaran pesawat Tempur Sergap (TS) oleh Kohanudnas apabila ditemukan lebih dari satu pelanggaran yang berada di lokasi yang berbeda pada waktu bersamaan. TNI Angkatan Udara saat ini memiliki 42 Lanud, terdiri dari 10 Lanud induk (home base) dan 32 Lanud operasi. Dari 10 Lanud induk yang ada, 6 diantaranya berada di P. Jawa dan 4 lainnya berada di luar P. Jawa. Dari 42 Lanud yang terdiri atas Lanud induk maupun operasi baik tipe A, B, C dan D.

Keterbatasan sarana dan prasarana serta Alutsista lainnya adalah masih adanya beberapa *blank spot area* yang belum ter-cover radar hanud, *shalter*, hanggar dan *scramble area* serta personel pendukung yang siap dalam menerima, menyiapkan dan memberangkatkan pesawat tempur sergap. Kondisi saat ini belum optimal dalam mendukung operasi gelar pesawat tempur sergap dalam melaksanakan pengamanan wilayah udara sehingga dapat menimbulkan suatu ancaman bagi kedaulatan wilayah udara nasional, karena dapat dijadikan sebagai pintu masuk bagi pihak yang akan mengganggu kedaulatan NKRI.<sup>35</sup>

### **c. Kemampuan Dan Kapasitas SDM Pertahanan Dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia.**

Profesionalisme aparat TNI AU sebagai garda terdepan dalam Pertahanan dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia, saat ini menjadi

---

<sup>34</sup> Dispen AU. Optimalisasi Pengamanan Ruang Udara Guna Penegakan Hukum Di Wilayah Udara Nasional Dalam Rangka Menegakan Kedaulatan Negara. Angkasa Cendekia. Edisi April 2019. Dinas Penerangan Angkatan Udara. Hal. 36.

<sup>35</sup> *ibid*



tuntutan dan menjadi perhatian. Paradigma perang modern di masa yang akan datang antara lain perang asimetris dan perang tidak terbatas sangat mengandalkan kecanggihan teknologi informasi dan komunikasi, unsur militer, serta aspek nirmiliter. Kondisi yang demikian menuntut semakin meningkatnya kemampuan dan kapasitas SDM pertahanan dan keamanan udara.

Karakteristik perang modern antara lain: terjadinya ancaman secara sistematis, bersamaan dan simultan; perang keunggulan teknologi persenjataan (*network centric warfare*); perang berbasis kecerdasan buatan (*Artificial Intelejen*) seperti teknologi robot telah melahirkan perang dengan menggunakan wahana tak berawak, dan perang siber.<sup>36</sup> Dengan demikian kualitas dan kapasitas SDM yang mengawaki Alutista dan mengoperasikan peralatan pendukung tentunya akan berpengaruh terhadap pengamanan ruang udara nasional dalam rangka menegakkan kedaulatan negara.

Gambaran dari kondisi SDM pengamanan udara nasional contohnya adalah apabila nantinya pengalihan pengelolaan FIR seperti yang telah ditekankan Pemerintah saat ini jadi dilaksanakan. Kondisi tersebut tentu sangat tergantung pada kesiapan Indonesia didukung dengan kemampuan SDM yang diakui oleh ICAO demi menjamin keselamatan penerbangan di area FIR. Namun terkait permasalahan kesiapan tersebut, Pemerintah Indonesia telah menyatakan siap untuk mengambil alih pelayanan ruang udara FIR di kawasan udara Natuna dan juga kawasan Kalimantan Utara yang berbatasan dengan Sarawak, Malaysia (Jakarta Greater, 2016).<sup>37</sup>

Mewujudkan profesionalisme prajurit TNI AU sebagai garda terdepan dalam pengamanan wilayah udara nasional sangat penting terutama dalam peningkatan kemampuan penerbang, saat ini jam terbang para penerbang, rata-rata 4 (empat) jam perbulan dari yang

---

<sup>36</sup> Royal Australian Air Force. Buku Petunjuk Kekuatan Udara. Australian Air Publication 1000-D. Edisi Ke-6. 2013. Air Power Development Centre, Department of Defence, 2013. Canberra Hal. 61

<sup>37</sup> Peran TNI AU Berdasarkan Birokratik Model. Pengaruh TNI AU Terhadap Sistem Pertahanan di Indonesia, <http://repository.upnvj.ac.id/84/7/BAB%205.pdf>. (Diunduh. 06.04.2021)

seharusnya 12 jam perbulan untuk *Safety*. Hal ini dikhawatirkan akan mendegradasi kemampuan para penerbang TNI AU.

Dari jumlah personel, saat ini masih belum tercapai pemenuhan dibawah 70 % dari Daftar Susunan Personel (DSP), dimana jumlah, macam pangkat dan keahlian/spesialisasi dari personel yang dibutuhkan pada unit organisasi di TNI AU harus disesuaikan dengan beban kerja. Untuk itu perlu adanya pembinaan tenaga manusia TNI AU yang terencana dengan baik dan berkelanjutan, terutama dalam menentukan kebutuhan personel TNI AU yang akan mengawaki organisasi atau satuan kerja yang ada sesuai level kepangkatannya, dan memenuhi kriteria yang ditetapkan. Pembinaan tenaga manusia termasuk didalamnya fokus dalam menyiapkan dan membina personel TNI AU yang memiliki kemampuan dan keahlian sesuai bidang tugasnya.

Yang lebih penting lagi adalah Integritas dan komitmen sebagai prajurit yang mempunyai jati diri dan telah diatur dalam undang-undang. Permasalahan yang menjadi perhatian diantaranya masalah nilai-nilai keprajuritan sesuai Doktrin TNI (TRIDEK) dan Doktrin TNI (Swa Bhuaana Paksi) yang masih belum merata dimiliki oleh prajurit TNI AU di lapangan. Isu-isu arogansi personel TNI masih mengemuka di kalangan publik. Selain masalah pembinaan Prajurit, Sarana dan Prasarana Pendidikan dan Latihan Prajurit, terdapat pula masalah Kesejahteraan Prajurit sebagai masalah klasik, yang patut menjadi perhatian dalam rangka meningkatkan motivasi dan semangat dalam melaksanakan tugas.

## 11. Lingkungan Strategis.

### a. Lingkup Global.

Lingkungan strategis global pada kondisi saat ini cenderung mengarah kepada kondisi *Volatile, Uncertain, Complex* dan *Ambiguous* (VUCA)<sup>38</sup> (Melwin Joy.2017). Kondisi VUCA merupakan gambaran

<sup>38</sup> (Manu Melwin Joy, 2017. Leading in a VUCA World. Cochin University of Science and Technolog

situasi yang mudah berubah (*volatile*) karena dipengaruhi oleh beberapa faktor; politik, sosial, teknologi, budaya, dan lingkungan, dengan perubahan yang sulit untuk diprediksi penuh dengan ketidakpastian (*uncertain*), rumit (*complex*) dan kabur atau tidak terpadu (*ambiguous*) dengan semakin deras arus dan sumber informasi.

Kondisi ini dipengaruhi juga oleh dampak kemajuan IPTEK yang mendorong Revolusi Industri 4.0 yang membuat transformasi di hampir semua kegiatan dengan berbasis teknologi informasi (TI). Dengan kemajuan TI keadaan dunia menjadi *borderless*: dunia kehilangan tapal batas, interaksi, interelasi, dan interkoneksi antar negara dan bangsa menjadi tanpa hambatan.

Sementara konstelasi global dipengaruhi oleh terjadinya powershift dan bergesernya pusat perhatian dunia (*Center Of Gravity*) dari barat ke Asia, dengan menggeser dominasi negara super power Amerika Serikat, Rusia kepada RRT yang berdampak pada munculnya rivalitas di antara negara-negara super power tersebut.

Dalam masalah pertahanan dan keamanan, negara-negara didunia saat ini semakin berlomba-lomba dalam memodernisasi Alutsistanya yang secara langsung dan tidak langsung akan berpengaruh pada Indonesia dalam penggunaan teknologi pengamanan wilayah nya masing-masing termasuk ruang udara nasional.

Peluang bagi Indonesia adalah memberikan peluang bagi kerjasama dalam pengembangan industri pertahanan dan pengamanan dalam membangun kekuatan udara. Adapun yang menjadi kendala adalah masalah ego negara masing-masing terkait kebijakan geo-politik di kawasan dalam persaingan kekuatan militer demi membangun pengaruh masing-masing negara di kawasan.

b. **Lingkup Regional.**

Klaim teritorial terhadap laut Cina Selatan oleh Cina dan negara-negara di kawasan Asia Tenggara merupakan isu keamanan regional yang berpotensi dapat mengancam stabilitas keamanan kawasan.



Dalam konflik ini Indonesia tidak ikut mengklaim kawasan laut Cina Selatan, namun potensi konflik yang melibatkan banyak negara tersebut dapat berdampak terhadap keamanan Indonesia khususnya di wilayah Udara sekitar Laut Natuna Utara, karena sebagian wilayah ZEE Indonesia masuk dalam klaim *Nine Dash Line* di wilayah Laut Cina Selatan.

Di kawasan pasifik juga terkait dengan kepentingan Australia yang terus membangun kekuatan militer dan pangkalan militernya di beberapa wilayah yang memiliki kerawanan dan berpotensi terjadinya pelanggaran wilayah udara jika pengamanan dan penegakan hukum udara tidak dapat dilaksanakan secara optimal. Selain itu kepentingan Singapura untuk tetap mendominasi FIR berbenturan dengan kepentingan nasional Indonesia dalam pengamanan wilayah udara.

Peluang Regional. Menguatnya kerjasama negara-negara di kawasan regional Asia serta meningkatnya konsolidasi ke dalam masing-masing negara, dapat menjadi kekuatan pendukung Indonesia untuk menghadapi ancaman yang ditimbulkan dari dampak globalisasi abad 21. Adapun yang menjadi kendala adalah masih terjadinya konflik yang tak jarang muncul di antara negara-negara regional khususnya ASEAN yang bisa menghambat dalam kerjasama pengamanan ruang udara di kawasan karena kepentingan dari masing-masing negara.

c. **Lingkup Nasional.**

Adapun perkembangan lingkungan situasi nasional yang dapat berpengaruh terhadap optimalisasi pengamanan ruang udara guna penegakan hukum di wilayah udara nasional dalam rangka menegakkan kedaulatan negara ditinjau dari Astagatra adalah sebagai berikut:

- 1) Aspek Geografi. Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan (*Archipelago State*) yang sebagian besar wilayahnya merupakan lautan dengan jumlah pulau sebanyak 17.504 buah, luas daratan sekitar 5,8 juta km<sup>2</sup> dan panjang garis pantai mencapai kurang lebih 81.000 km. Letak Indonesia ini

merupakan jalur yang strategis yang menarik minat siapapun untuk mencari keuntungan termasuk di dunia transportasi penerbangan.

- 2) Letak geografi Indonesia yang sangat strategis diantara dua benua besar dan dua samudera besar yang memiliki potensi untuk memperkuat geopolitik, geostrategi, geoekonomi dan geososiokultural Indonesia secara nasional maupun regional dengan memanfaatkan potensi ruang udara nasional, sehingga meningkatkan posisi tawar Indonesia di antara negara-negara yang memiliki kepentingan untuk menggunakan ruang udara di atas wilayah Indonesia.
- 3) Aspek Demografi. Berdasarkan Hasil Sensus Penduduk (SP2020), tercatat bahwa jumlah penduduk Indonesia sebanyak 270,20 juta jiwa.<sup>39</sup> Dengan demikian Indonesia adalah sebagai negara dengan penduduk terbanyak ke-4 di dunia setelah China, India, Amerika.<sup>40</sup> Keragaman penduduk Indonesia yang terdiri atas berbagai suku, agama, dan bahasa, tersebar tidak merata di seluruh wilayah Indonesia, serta jumlah penduduk Indonesia sangat besar menyebabkan kelemahan di bidang pertahanan, keamanan, dan kesejahteraan. Namun apabila dikelola dengan baik merupakan sumber daya manusia yang potensial bagi pembangunan nasional. Kualitas SDM yang mampu mengawaki Alutista dan mengoperasikan peralatan pendukung pertahanan dirgantara akan berpengaruh terhadap pengamanan wilayah udara.
- 4) Aspek Sumber Kekayaan Alam. Indonesia adalah negara yang kaya-raya. Potensi kekayaan alamnya sangat luar biasa, baik sumber daya alam hayati maupun non hayati dan aneka bahan tambang terkandung di dalam perut bumi Indonesia sebagai sumber energi nasional. Hal ini tentunya menjadi peluang terhadap pengamanan ruang udara jika hasil dari kekayaan alam tersebut dapat

---

<sup>39</sup> <https://www.bps.go.id/pressrelease/2021/01/21/1854/hasil-sensus-penduduk-2020.html>. Diunduh 14.04.2021.Pkl. 02.00 wib.

<sup>40</sup> <https://www.census.gov/popclock/> Diunduh 14.04.2021.Pkl. 02.00 wib.

berkontribusi untuk pembangunan dan penguatan kekuatan Alutsista Udara.

- 5) Aspek Ideologi. Sebagai pandangan hidup dan sekaligus sebagai ideologi bangsa dan dasar negara, Pancasila sudah berakar dalam sendi-sendi kehidupan dan budaya bangsa, karena Pancasila-lah yang menjadi pedoman dan sumber dari segala sumber hukum dalam setiap perumusan kebijakan nasional termasuk dalam konteks optimalisasi pengamanan ruang udara guna penegakan hukum di wilayah udara nasional dalam rangka menegakkan kedaulatan negara. Peluang bagi Indonesia dari gatra ideologi ini adalah apabila nilai-nilai dari Pancasila diimplementasikan akan semakin mantap dengan dukungan sebagian besar rakyat Indonesia kepada upaya membela tanah air. Kendala yang dihadapi adalah masih banyak sebagian kelompok masyarakat dengan dalih demokrasi memilih aspirasi ideologi-masing-masing yang akan membawa konsekuensi kemungkinan masuknya ideologi asing (transnasional) yang akan menimbulkan pengaruh-pengaruh negatif terhadap ideologi Pancasila.
- 6) Aspek Politik. Reformasi yang terjadi di Indonesia pada tahun 1998 yang lalu menyebabkan perubahan di segala bidang kehidupan masyarakat khususnya pada aspek politik nasional. Indonesia menjadi salah satu negara demokrasi terbesar di dunia. Peluang bagi kehidupan politik yang berkembang di masyarakat sejak dihembuskannya euforia demokrasi dan reformasi, menjadikan proses pendewasaan dalam berdemokrasi yang berpengaruh langsung terhadap kehidupan politik. Kendala yang terjadi apabila kesibukan pemerintah menangani permasalahan politik dalam negeri yang belum stabil dan penuh kegaduhan menyebabkan perhatian terhadap pengembangan kekuatan pertahanan semakin terabaikan.
- 7) Aspek Ekonomi. Dunia sudah memasuki abad ke 21 yang disebut sebagai abad kemajuan teknologi dan ekonomi yang membuat Indonesia terus berupaya meningkatkan pertumbuhan dan kekuatan ekonominya untuk lepas dari ketergantungan dari pengaruh ekonomi

negara besar. Dengan geografis sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki sumber daya alam yang potensial menjadi peluang dalam membangun aspek ekonomi rakyat. Adapun kendala yang dihadapi adalah ketika saat ini Indonesia menghadapi tantangan di tengah Pandemi Covid-19 yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi nasional, menyebabkan pemerintah harus merelokasi sebagian anggaran pembangunannya kepada pemulihan ekonomi nasional, sehingga mengurangi perhatiannya kepada pembangunan sektor pertahanan dan pengamanan wilayah udara nasional.

- 8) Aspek Pertahanan Keamanan Negara. Indonesia masih rawan akan terjadinya pelanggaran wilayah yang dilakukan oleh negara lain. Pelanggaran wilayah yang dimaksud antara lain terkait pelanggaran wilayah udara dapat berupa pesawat udara negara dan sipil asing melalui (masuk/melintas) wilayah udara Indonesia yang tidak sesuai dengan ketentuan. Selain itu adanya spionase yang dilakukan oleh negara lain untuk mencari dan mendapatkan rahasia militer. Aksi teror bersenjata yang dilakukan oleh jaringan teroris internasional yang bekerja sama dengan teroris dalam negeri, dan gerakan separatisme bersenjata juga merupakan ancaman. Adapun peluang dalam gatra Hankam ini adalah pertahanan Indonesia yang masih terkuat dibanding negara-negara di kawasan ASEAN menjadi modal kewibawaan bagi pemerintah Indonesia. Ditambah lagi dengan masih melimpahnya potensi komponen cadangan dalam rangka pertahanan semesta yang dapat mendukung kekuatan Hankam.

### **BAB III**

## **PEMBAHASAN**

### **12. Umum.**

Pertahanan Dan Keamanan Negara sepatutnya diselenggarakan oleh pemerintah yang dipersiapkan sejak dini berupa sistem bersifat semesta atau menyeluruh, mulai dari upaya membangun peraturan perundang-undangan, organisasi atau institusi, membina segenap sumber daya manusia dan sarana prasarana yang dapat diandalkan, guna menanggulangi berbagai ancaman dan gangguan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Persepsi Indonesia tentang ancaman bagi keamanan wilayah udara nasional sendiri adalah setiap usaha dan kegiatan, baik dari luar maupun dari dalam negeri, yang dinilai mengancam atau membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara, dan keselamatan bangsa.<sup>41</sup>

Dalam perspektif Hankamneg hakikat dan penggolongan ancaman sendiri dibagi menjadi dua, yaitu ancaman militer dan nonmiliter. Ancaman militer merupakan ancaman yang menggunakan kekuatan bersenjata dan terorganisasi yang membahayakan keamanan dan keselamatan negara dan bangsa. Ancaman nonmiliter dapat berdimensi ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, teknologi dan informasi, serta keselamatan umum.<sup>42</sup>

Adanya kedua ancaman tersebut merupakan konsekuensi dari lahirnya sebuah negara Republik Indonesia yang memiliki wilayah yang sangat luas dan adanya penduduk atau rakyat sebagai warga negara, dimana keduanya berdasarkan konstitusi harus dijamin akan keamanan dan keselamatannya dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Dalam sistem pertahanan dan pengamanan negara di Indonesia, dalam menghadapi ancaman militer menempatkan Tentara Nasional Indonesia (TNI) sebagai komponen utama dengan didukung oleh komponen cadangan dan komponen pendukung. Dalam menghadapi ancaman non-militer lembaga pemerintah sebagai unsur utama di luar bidang pertahanan disesuaikan dengan bentuk dan sifat

---

<sup>41</sup> Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. (2016). Buku Putih Pertahanan Indonesia. Jakarta, hlm. 17-18.

<sup>42</sup> Ibid. Hal 18

ancaman yang dihadapi dengan didukung oleh unsur-unsur lain dari kekuatan bangsa.<sup>43</sup>

Semakin dinamisnya tantangan dalam pergeseran “Seisme Global Era Baru” dalam perspektif pertahanan keamanan berdampak pula pada cara pandang sebuah negara terhadap bentuk ancaman, yaitu; ancaman secara fisik maupun nonfisik dan ancaman nyata dan belum nyata. Pada akhirnya negara-negara manapun semakin berlomba-lomba untuk melakukan modernisasi kekuatan militer dan memperkuat kekuatan hankamnya untuk kepentingan nasionalnya. Kekuatan Udara merupakan kekuatan yang mampu menjaga keamanan gatra dirgantara pada yurisdiksi ruang udara nasional dan juga mendukung pengamanan perbatasan darat dan wilayah laut NKRI.

Kebijakan pertahanan negara telah ditetapkan dalam rangka pengelolaan seluruh sumber daya dan sarana prasarana nasional untuk kepentingan pertahanan negara. Hal tersebut diawali dengan dirumuskannya Kebijakan Umum Pertahanan Negara yang ditetapkan oleh Presiden melalui Peraturan Presiden, kemudian dijabarkan oleh Menteri Pertahanan dan dilanjutkan dengan kebijakan bidang pertahanan lainnya.<sup>44</sup> Kementerian Pertahanan dan TNI menjalankan tugas dan fungsinya selaku penyelenggara fungsi pertahanan negara dalam Pemerintahan untuk mencapai sasaran program yang telah ditetapkan. Sasaran program Kementerian Pertahanan yang telah ditetapkan meliputi: terbentuknya kerangka regulasi, pembinaan sumber daya manusia dan seluruh sarana prasarana nasional untuk kepentingan pertahanan negara sesuai pemenuhan *Minimum Essential Force* (MEF) TNI.

Kebijakan pertahanan dan keamanan tersebut dirancang untuk mengantisipasi dan mengatasi berbagai ancaman baik itu nyata dan tidak nyata; ancaman militer, ancaman nonmiliter dan ancaman hibrida sebagaimana berkembang saat ini dan cenderung terus berlanjut dalam beberapa tahun ke depan, baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar

---

<sup>43</sup> Undang-undang TNI

<sup>44</sup> Peraturan Presiden Nomor 97 Tahun 2015 tentang Kebijakan Umum Pertahanan Negara.



negeri, dengan implikasi kedaulatan negara, keutuhan wilayah dan keselamatan segenap bangsa.

Tekad untuk terus memperkuat pertahanan dan keamanan nasional serta menjaga kedaulatan wilayah khususnya wilayah udara nasional patut untuk terus diperjuangkan. Masalah pengamanan wilayah udara nasional dihadapkan pada perkembangan lingkungan strategis baik itu global, regional dan juga faktor dalam negeri. Seiring dengan itu pengamanan wilayah udara nasional juga dituntut untuk terus mengikuti kemajuan inovasi teknologi pertahanan dan keamanan yang begitu pesat. Masalah yang terkait pengamanan wilayah udara nasional Indonesia juga semakin kompleks dengan berbagai dimensi ancaman.

Wilayah udara nasional suatu negara tertutup bagi pesawat udara asing baik pesawat sipil maupun pesawat militer. Karena sifatnya memang demikian adanya, yaitu dimana ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) pihak asing seperti terdapat di laut teritorial sesuatu negara. Hanya dengan izin negara kolong atau negara dibawahnya.<sup>45</sup> Perjanjian tersebut dibentuk melalui perjanjian multilateral ataupun perjanjian bilateral, maka ruang udara nasional baru dapat dilalui pesawat udara asing.<sup>46</sup> Sifat tertutup dalam konsep pengamanan wilayah udara patut dipahami, mengingat ruang udara sangatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan keamanan negara. Pentingnya pengamanan udara sangat strategis, karena serangan-serangan dengan menggunakan pesawat udara dalam sejarah operasi militer lebih banyak memiliki keuntungan dan kemudahan, karena lebih cepat (*speed*), jangkauan yang lebih luas (*range*), dan lebih mudah untuk operasi pendadakan (*surprise*), penyusupan (*penetration*) juga melalui udara lebih efektif dan optimal. Hal inilah yang mendorong setiap negara harus menerapkan sistem pengamanan dan

---

<sup>45</sup> Negara kolong adalah negara-negara yang tepat berada di bawah ruang angkasa atau atmosfer yang wilayahnya juga merupakan wilayah negara.

<sup>46</sup> Naskah Kepala Staf TNI Angkatan Udara masukan rencana penyusunan rancangan undang-undang tentang daerah perbatasan, disampaikan tanggal 11 juni 2013 di DPD RI, hal. 1.

standar penjagaan wilayah udara nasionalnya secara ketat dan kaku demikian pula Indonesia seharusnya.<sup>47</sup>

Untuk mengetahui bagaimana pengamanan wilayah udara nasional untuk mewujudkan Pertahanan dan Keamanan maka perlu dianalisa berdasarkan data dan fakta, melalui beberapa pendekatan atau teori dan kendalanya. Maka berdasarkan peluang dan kekuatan yang ada maka dapat ditemukan solusi memperkuat pengamanan wilayah udara dalam rangka pertahanan dan keamanan nasional. Berdasarkan gambaran tersebut diatas maka merumuskan strategi sebagai konsep dan gagasan terkait pengamanan wilayah udara nasional sangat penting dan strategis.

Adapun beberapa strategi yang digagas dalam rangka mengantisipasi dan mengatasi berbagai dinamika, ancaman, tantangan, gangguan dan hambatan dalam pengamanan wilayah udara untuk mewujudkan pertahanan dan keamanan nasional, yaitu ; a) Memantapkan Regulasi Pengamanan Wilayah Udara Nasional Untuk Mewujudkan Pertahanan Dan Keamanan; b) Mengembangkan Postur Pertahanan Dan Keamanan Udara Indonesia Yang Mampu Menjangkau Seluruh Wilayah NKRI; c) Meningkatkan Kemampuan Dan Kapasitas SDM Pertahanan Dan Keamanan Wilayah Udara Nasional.

### **13. Memantapkan Regulasi Pengamanan Wilayah Udara Nasional Untuk Mewujudkan Pertahanan Dan Keamanan.**

Negara memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Negara yang berdaulat berhak mengatur lalu lintas penerbangan dan mengamankan wilayah udaranya, hal tersebut mengingat sangat strategisnya wilayah ruang udara bagi pertahanan keamanan negara tersebut. Pelanggaran terhadap wilayah kedaulatan ruang udara Indonesia bisa dilakukan oleh pesawat sipil maupun pesawat negara/militer (*state aircraft*). Namun yang menjadi permasalahan adalah bagaimana pengaturan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah terhadap wilayah udara yang menjadi kedaulatan negara menurut hukum internasional dan hukum nasional Indonesia.

---

<sup>47</sup> Bambang Widarto, 2014, Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa, STHM Press, Jakarta, hal. 83.



Pembahasan mengenai regulasi penerbangan dalam sebuah wilayah negara sesuai dengan kondisi faktual saat ini adalah terkait implementasi penegakan hukum penerbangan baik hukum internasional maupun nasional yang masih kurang tegas dalam menentukan parameter status hukum suatu pesawat, apakah pesawat negara atau pesawat sipil. Hal ini bisa menimbulkan masalah yang serius terkait hukum yang seharusnya berlaku untuk pelanggaran di wilayah udara tersebut.

Wilayah udara merupakan gatra strategis untuk kepentingan komersial, transportasi lintas negara dan operasi militer. Negara dapat melakukan berbagai kegiatan komersialisasi dan perhubungan yang dibuktikan dengan semakin banyaknya maskapai penerbangan sipil dan kargo. Tidak hanya untuk aktifitas komersial, wilayah atau ruang udara juga merupakan medium atau ruang gerak bagi kegiatan operasi militer. Dalam konteks operasi militer wilayah udara dapat digunakan oleh pihak asing untuk menyerang kepentingan sebuah negara dengan keuntungan pendudukan dan efek serangan yang sangat luas dan bahkan juga dapat digunakan untuk keuntungan spionase pada masa damai.<sup>48</sup> Oleh karena itu dapat dipahami apabila mayoritas negara-negara didunia sangat ketat dalam menjaga kedaulatan negara di wilayah udaranya. Negara menyadari pentingnya penataan ruang udara yang tidak hanya untuk keperluan kesejahteraan tetapi juga dipersiapkan dan ditata bagi kegiatan pertahanan dan keamanan.<sup>49</sup>

Sangat strategisnya wilayah ruang udara bagi pertahanan keamanan negara disadari oleh negara-negara didunia dengan dibentuknya Konvensi Paris 1919 tentang *The Regulation Of Aerial Navigation*. Pasal 1 Konvensi Paris 1919 tersebut kemudian dikuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 tentang *International Civil Aviation* yang menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas

---

<sup>48</sup> Eddy Suyanto, "Pengaturan penggunaan ruang Udara (suatu tanggung jawab negara Terhadap kemanaan dan keselamatan penerbangan)", makalah pada Seminar Nasional Menggugat Pertanggungjawaban Hukum atas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Internasional yang diselenggarakan oleh Bagian Hukum Internasional FH Universitas diponegoro, Semarang, 19 Mei 2011.

<sup>49</sup> Yasidi Hambali, "Aspek-Aspek Hukum dari Penataan dan pengawasan Wilayah Udara Nasional", makalah pada penataran hukum udara dan ruang angkasa, FH Universitas Padjadjaran, Bandung 5-17 September 1994, hlm. 7

wilayah teritorialnya.<sup>50</sup> Adapun yang dimaksud wilayah teritorial adalah wilayah daratan dan laut teritorial yang berhubungan dengannya dikuasai karena kedaulatan, kekuasaan mutlak, proteksi atau mandat dari suatu negara.<sup>51</sup> Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Istilah penuh dan eksklusif ini menunjukkan betapa besarnya kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas wilayah udaranya.

Batas kedaulatan negara pada wilayah udara dapat dilihat secara horizontal maupun vertikal. Secara horizontal negara memiliki kedaulatan atas wilayah udara di atas daratan dan perairan sampai laut teritorialnya. Wilayah udara di atas zona tambahan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sudah bukan lagi kedaulatan negara dibawahnya. Adapun batas kedaulatan negara atas wilayah udara secara vertikal sampai saat ini juga belum bisa diidentifikasi dengan jelas dan tegas. Hal tersebut dikarenakan belum adanya kesepakatan sampai dimana ketinggian wilayah udara dan mulai ketinggian berapa ruang angkasa dimulai.<sup>52</sup> Dengan kedaulatan yang penuh dan eksklusif yang dimilikinya, negara berhak melakukan pengaturan terhadap penerbangan di wilayah udaranya. Pengaturan ini diperlukan agar kegiatan lalu lintas di wilayah udara berlangsung aman dan teratur.

Di samping konvensi Paris 1919, salah satu instrumen hukum internasional yang juga penting adalah Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil. Sesuai judulnya, konvensi ini ditujukan untuk pesawat udara sipil, bukan pesawat negara (*state aircraft*); untuk kepentingan militer dan misi lainnya. Memang tidak mudah untuk membedakan antara pesawat sipil atau pesawat komersial dengan pesawat negara atau pesawat militer.<sup>53</sup> Hukum internasional tidak mengaturnya dengan jelas. Sebagai contoh dalam konvensi Chicago hanya disebutkan bahwa konvensi tidak berlaku untuk *state aircraft/military aircraft*, tapi tidak ada penjelasan detail mengenai hal

---

<sup>50</sup> I H Ph. Diedericks-Verschoor, *An Ontroduction to Air Law*, Kluwer Law, Neherlands, 1983, hlm. 2.

<sup>51</sup> Lihat Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

<sup>52</sup> Yasidi Hambali, *Op.Cit*, hlm.7. Pendapat yang sama juga dinyatakan oleh Michael Milde, 2008, "Rendition Flight and International Air Law", hlm. 2-4, [http://www.redress.org/downloads/publications/Prof\\_Dr\\_Michael\\_Milde\\_for\\_REDRESS\\_June\\_2008\\_2\\_.pdf](http://www.redress.org/downloads/publications/Prof_Dr_Michael_Milde_for_REDRESS_June_2008_2_.pdf), diakses 10 Mei 2021.

<sup>53</sup> Istilah lain untuk pesawat sipil (*civil aircraft*) adalah pesawat komersial (*commercial aircraft*) adapun istilah *state aircraft* sering dipadankan dengan istilah *military aircraft*.

tersebut.<sup>54</sup> Namun beberapa kalangan dunia penerbangan membedakan antara pesawat termasuk pesawat sipil ataukah pesawat militer tergantung pada fungsinya. Bisa saja pesawat sipil digunakan untuk kepentingan operasi militer.

Regulasi negara yang menjadi dasar pembentukan hukum kebiasaan internasional juga belum memiliki keseragaman dan transparansi. Perhatian hukum internasional terhadap *military aircraft* lebih banyak pada posisi pesawat ini dalam situasi konflik bersenjata. Pada saat konflik misi penerbangan bisa sebagai *belligerent* (berperang), *neutral* (posisi netral) atau *humanitarian mission* (misi kemanusiaan). Sejak awal pesawat militer seharusnya disimbolkan sebagai alat negara yang juga harus tunduk pada hukum internasional. Untuk kepentingan keamanan nasionalnya, maka negara-negara di dunia juga sepakat membatasi hak lintas pesawat militer ke wilayah negara lain.<sup>55</sup>

Konvensi Chicago tidak bisa menjelaskan definisi apa yang dimaksud dengan *military aircraft*. Meskipun demikian di dalam prakteknya, beberapa elemen yang umumnya digunakan untuk mengkategorikan sebuah pesawat sebagai *military aircraft* bercirikan: 1. *Design of the aircraft and its technical characteristics*; 2. *Registration marks*; dan 3. *Ownership*: fakta bahwa pesawat dimiliki oleh kesatuan militer dalam kasus-kasus tertentu tidak otomatis bisa menjadi bukti bahwa pesawat itu digunakan untuk kepentingan militer.<sup>56</sup> Dalam praktek negara-negara, definisi *military aircraft* terbukti sangat sempit hanya untuk penerbangan tertentu yang misinya benar-benar misi militer. Ketidakjelasan status hukum bagi penerbangan dalam situasi tertentu berpotensi menimbulkan masalah yang serius khususnya tentang hukum yang seharusnya berlaku untuk kegiatan penerbangan militer, apakah menggunakan Konvensi Chicago dan instrumen hukum udara internasional lainnya atau perjanjian bilateral lainnya.

Pelanggaran wilayah udara sampai saat ini tetap dianggap sebagai masalah yang sangat serius dalam hubungan internasional. Dalam hal ini

---

<sup>54</sup> Michael Milda, *Loc.Cit. Hlm 2-4*

<sup>55</sup> *Ibid*

<sup>56</sup> *Chicago Convention 1944*

negara yang kedaulatan udaranya dilanggar dapat menyergap atau mengintersepsi pesawat asing tersebut dan diminta untuk mendarat. Sementara ini penggunaan kekerasan terhadap pesawat asing yang melakukan pelanggaran ini merupakan tindakan yang sah dimata hukum internasional, sepanjang tindakan kehati-hatian telah dilakukan.

Argumen *self defence* untuk keamanan nasional merupakan hak yang melekat pada negara yang terikat pada hukum internasional, namun pada kasus aktifitas pengintaian udara dengan menggunakan pesawat sipil, banyak yang bersikap tidak terbuka. Seharusnya aktifitas pengintaian udara termasuk yang harus dicegah dan dilakukan tindakan. Penggunaan pesawat sipil untuk kegiatan mata-mata atau pengintaian juga merupakan ancaman bagi keamanan nasional suatu negara.

Sampai saat ini sepanjang menyangkut pesawat sipil, negara yang kedaulatannya merasa dilanggar tidak dapat berbuat apa-apa. Meskipun ada tindakan terhadap pesawat sipil mata-mata tersebut, namun harus mengutamakan kehati-hatian agar tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat.

Pemegang otoritas biasanya memerintahkan untuk memutar balik atau mematuhi perintah mendarat di bandara yang diperintahkan oleh pesawat penyergap. Komunikasi dengan otoritas bandara menjadi pilihan terbaik untuk mencegah dilakukannya tindakan kekerasan terhadap pesawat apapun yang tertangkap melanggar kedaulatan wilayah negara dibawahnya.<sup>57</sup> Hal ini sesuai dengan maklumat Dewan Keamanan PBB, pada 26 Februari 1996 yang menyerukan negara yang dilintasi untuk menahan diri dari tindakan eksekusi terhadap pesawat sipil. Seruan ini adalah bentuk yurisprudensi mengambil pelajaran dari kasus kasus eksekusi yang pernah dilakukan oleh militer Kuba terhadap dua pesawat sipil cesna pada 24 Februari 1996 lalu. Pesawa tersebut diduga digunakan oleh pemberontak Kuba yang bermarkas di Amerika Serikat, yang melakukan pelanggaran wilayah udara Kuba. Pembelaan Kuba dalam kasus itu adalah demi melakukan tindakan *self defence* karena pesawat sipil tersebut membahayakan keamanan nasional

---

<sup>57</sup> Michael Milda, *Loc.Cit. Hal. 9-10*

Kuba.<sup>58</sup> Pesawat negara/pesawat militer negara lain hanya dapat terbang di atas teritorial negara lain dengan otorisasi dari negara yang bersangkutan yang harus diberikan dalam bentuk *special agreement* atau lainnya melalui saluran diplomatik.

Operasi *clearance* bagi pesawat-pesawat negara yang diatur Konvensi Chicago sebenarnya belumlah cukup. Menurut Pasal 3 Konvensi Chicago 1944, bahwa jika "*state aircraft*" masuk ruang udara negara lain tanpa otorisasi yang sah maka negara kolong hanya dapat melakukan: intersep untuk mengidentifikasi; mengarahkan untuk mendarat dipangkalan yang dituju untuk investigasi; dipaksa mendarat untuk tindakan investigasi. Disinilah poin kelemahannya, tindakan terhadap pesawat apakah merupakan pesawat sipil maupun militer, bentuk pertanggungjawaban negara asal pesawat tersebut sangat tergantung pada hubungan baik antara kedua negara terkait. Yang pada akhirnya pertanggungjawaban hanya berupa kewajiban meminta maaf, janji untuk memproses lanjutan di negara asal pesawat secara individu, dan perjanjian untuk tidak mengulangi pelanggaran (*infraction*) tersebut. Penggunaan senjata terhadap pesawat pelanggar di masa damai dianggap bertentangan dengan semua konsep kemanusiaan. Meski demikian berdasarkan kodifikasi hukum internasional khususnya Pasal 3 Konvensi Chicago larangan penggunaan senjata bagi pesawat yang dianggap *Black Flight* hanyalah terhadap pesawat sipil. Pesawat negara khususnya pesawat militer tidak mendapat perlindungan semacam ini dalam hukum internasional.

Dalam praktek pengaturan penerbangan, pada umumnya suatu negara atas nama keselamatan penerbangan menerapkan persyaratan yang berat bagi pesawat yang melintas atau masuk kewilayah ruang udaranya, termasuk bagi penerbangan tidak terjadwal. Sementara itu atas nama Hankam, atau keselamatan, negara kolong dapat membuat aturan zona larangan terbang (*prohibited zone*), zona yang terbatas (*restricted zone*), zona bahaya (*dangered zone*), zona identifikasi pertahanan udara (*Air Defence Identification Zone / ADIZ*), mandala operasi pertahanan udara, dan lain-lain. Larangan terbang di *Prohibited zone* bersifat permanen dan

---

<sup>58</sup> *Ibid.*



menyeluruh.<sup>59</sup> Adapun kawasan udara terbatas hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.<sup>60</sup>

Pada praktek sebenarnya tidak ada satu jenis pesawat pun yang dapat melintas di ruang udara negara lain tanpa ijin negara yang dilintasi. Dalam prakteknya pula, sesungguhnya di wilayah udara tidak ada yang namanya *the right of innocent passage* (hak lintas damai) sebagaimana yang berlaku di laut teritorial.<sup>61</sup> Negara-negara yang terikat pada Konvensi Chicago 1944 wajib mengadopsi semua prosedur dan standar-standar internasional di dalam ketentuan penerbangan nasionalnya. Dari gambaran di atas nampak bahwa hukum internasional memberikan kedaulatan yang penuh dan eksklusif pada negara kolong untuk mengatur penerbangan di atas wilayahnya.

Dengan adanya regulasi pengamanan wilayah udara yang berbasis pada hukum–hukum internasional tersebut diatas, menjadikan landasan bagi negara Indonesia untuk membangun strategi keamanan wilayah udara nasional. **Berdasarkan Teori Strategi Keamanan** yang dikemukakan oleh John P. Lovell yang kemudian dilengkapi Barry Buzan bahwa strategi keamanan (Strakam) merupakan serangkaian keputusan-keputusan yang kemudian diimplementasikan melalui langkah-langkah untuk mencapai suatu tujuan atau kepentingan dengan menggunakan segala kekuatan yang tersedia dari suatu negara. Dalam konsep pengamanan wilayah udara Indonesia bila dikaitkan dengan teori tersebut, strategi keamanan bisa terbagi atas dua komponen yaitu komponen *ofensive* dan *defensive*.<sup>62</sup>

Komponen *ofensif* yaitu bentuknya berupa serangan atau operasi militer yang berupaya untuk menguasai atau mencapai beberapa tujuan strategis lainnya yang berkaitan dengan kepentingan nasional. Sementara itu komponen *defensive* dimaknai sebagai pengelolaan kekuatan pertahanan

---

<sup>59</sup> Pasal 7 (3) UU Nomor 1 Tahun 2009

<sup>60</sup> Pasal 7 (4) UU Nomor 1 Tahun 2009.

<sup>61</sup> Frans Likadja, Masalah Lintas di Ruang Udara, Mandar Maju, Bandung, 1987, hlm. 30, Lihat juga Priyatna Abdurrasyid, "Prinsip-Prinsip Hukum Angkasa (Hukum Udara dan Ruang Angkasa)", makalah pada penataran hukum udara dan ruang angkasa, FH Universitas Padjadjaran, Bandung 5-17 September 1994, hlm. 3-4.

<sup>62</sup> Hadaina Zalia. Air Defence Operation Defence In Depth Strategy To Protect The Aerospace Sovereignty Of Crossright Violations By Foreign Military Aircraft In 2012-2017. JOM FISIP Vol. 5: Edisi I Januari – Juni 2018.



dan keamanan diorientasikan dalam mempertahankan wilayah dan kedaulatan negara demi menjaga kepentingan nasional.

Adapun wawasan pertahanan dan keamanan nasional Indonesia lebih kepada menggunakan pendekatan *defensive* aktif. Prinsip strategi keamanan nasional dimana kekuatan TNI dibangun untuk mempertahankan integritas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Kekuatan TNI tidak ditujukan untuk melakukan ofensif ke negara lain. Bangsa dan Negara Indonesia tidak akan membiarkan rakyat, wilayah, kekayaan dan kepentingan nasionalnya diganggu oleh bangsa lain. Pendekatan pertahanan defensif aktif ini bersumber dari nilai-nilai perjuangan 1945 yang menyatakan bangsa Indonesia cinta damai tetapi lebih cinta kemerdekaan. Sistem pertahanan negara defensif aktif kemudian dijabarkan dalam bentuk Sistem Pertahanan Keamanan Rakyat Semesta (Sishankamrata), yang kemudian disebut Sistem Pertahanan Semesta (Sishanta).<sup>63</sup>

Dalam konteks pengamanan wilayah udara nasional, meskipun defensif, kekuatan TNI tetap dituntut aktif untuk melakukan antisipasi perkembangan lingkungan strategis. TNI Angkatan Udara harus tetap aktif menggelar operasi militer untuk mengatasi berbagai bentuk ancaman yang faktual dan potensial yang mengganggu wilayah udara nasional. Kekuatan Pertahanan dan Keamanan Udara Nasional juga harus aktif menjalin kerja sama militer pada tataran regional dan internasional untuk menghadapi berbagai bentuk ancaman sesuai hukum nasional dan hukum internasional.

Kerangka regulasi dalam strategi pengaturan kedaulatan Indonesia atas ruang udara beserta penegakan hukumnya, tercantum dalam beberapa peraturan perundang-undangan terkait, seperti; Undang-Undang RI Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, Undang-Undang RI Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun

---

<sup>63</sup> Susaningtyas NH Kertopati. Sistem Pertahanan Defensif Sejalan dengan Politik Luar Negeri Indonesia. (RDP) Komisi I DPR dengan Menteri Pertahanan (Menhan) Prabowo Subianto, Senin (11/11/2019).

2009 tentang Penerbangan dan peraturan lainnya yang mengikuti (Peraturan Pemerintah, Keppres, Permenhan, dlsb).<sup>64</sup>

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Meskipun tidak sama persis dengan apa yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944, namun istilah-istilah yang digunakan oleh UU Penerbangan Indonesia pada hakekatnya merujuk pada apa yang sudah ditetapkan oleh Konvensi Chicago 1944. Beberapa istilah yang digunakan UU Penerbangan Indonesia ini antara lain adalah pesawat udara sipil asing; pesawat udara sipil, pesawat udara Indonesia dan pesawat udara negara.

Pasal 63 ayat (2) UU no 1 Tahun 2009 menjelaskan bahwa Pesawat udara yang dapat dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia hanya pesawat udara Indonesia. Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp.2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).<sup>65</sup> Dalam pasal tersebut tidak menyebutkan secara khusus tentang pesawat negara atau pesawat militer asing. Hal ini bisa dimaklumi karena keduanya tunduk pada rezim hukum internasional. Adapun yang menjadi kendala dalam pemrosesan hukum termasuk di dalamnya bila ada penyitaan atau eksekusi terhadap *state aircraft* dikhawatirkan dapat memicu konflik yang serius bahkan mungkin peperangan antara negara forum dengan negara pemilik asset.

Undang Undang Penerbangan juga tidak merinci siapa yang dapat melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia, UU hanya menyebutkan istilah pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan

---

<sup>64</sup> Lemhamnas, "Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI", Jurnal Kajian Lemhamnas RI, Edisi 16, November 2013, hlm. 75-76

<sup>65</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

NKRI.<sup>66</sup> Undang-undang ini tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan wilayah kedaulatan. Penjelasan Pasal 8 (1) UU ini hanya menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan “melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia” adalah memasuki wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin. Dengan tidak adanya pengaturan khusus siapa yang dapat melanggar wilayah kedaulatan Indonesia maka dapat disimpulkan semua jenis pesawat baik militer maupun sipil dapat menjadi pelaku pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia.

Pesawat asing bila melanggar wilayah kedaulatan Indonesia dapat dikenakan sanksi pidana maupun administrative yang ditetapkan dalam Pasal 401 bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki Kawasan udara terlarang sebagaimana di maksud dalam Pasal 7 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp.500.000.000,00 (limaratusjutarupiah).<sup>67</sup>

Batas-batas kedaulatan Negara RI di ruang udara dalam perundang-undangan nasional dapat kita temukan diantaranya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara; Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Wilayah udara yang terletak di perbatasan wilayah udara nasional dapat menjadi sumber kerawanan nasional dari aspek pertahanan dan keamanan negara, dengan dimungkinkannya terjadi tindak pidana memasuki wilayah udara nasional tanpa ijin (*aerial intrusion*), pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang (*prohibited area*) dan terbatas (*restricted area*), pemetaan wilayah kedaulatan nasional dengan pesawat udara tanpa ijin, dan juga kemungkinan penyalahgunaan penerbangan untuk kegiatan terorisme serta tindakan lain yang dapat membahayakan keamanan nasional (*national security*).

Adapun yang menjadi kelemahan yang diatur dalam Undang-Undang Penerbangan adalah disebutkan bahwa pemidanaan terhadap mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik

---

<sup>66</sup> Pasal 8 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>67</sup> Pasal 401 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Indonesia prosesnya melalui izin Menteri. Bila dilihat sanksi denda menurut surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 195 tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang dengan denda Rp 60.000.000,00 dinilai oleh TNI AU sangatlah kecil dan tidak sebanding dengan biaya yang dikeluarkan negara bila TNI AU mengerahkan pesawat Tempur dalam penyerangan. Menurut TNI AU bila menggerakkan pesawat Tempur Sukhoi dibutuhkan dana sekitar Rp. 400.000.000,00 dalam terbang selama satu jam.<sup>68</sup> Apabila terjadi pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia yang dilakukan pesawat sipil Singapura misalnya tidak akan menimbulkan tanggung jawab kepada negara Singapura, tetapi menjadi tanggung jawab perusahaan maskapai penerbangan pesawat tersebut. Sanksi dijatuhkan berdasarkan hukum nasional Indonesia mengingat pelanggaran yang terjadi adalah pelanggaran terhadap hukum nasional Indonesia.

Kendala lainnya adalah ketidakharmonisan penegakan hukum terhadap pesawat pelanggar wilayah kedaulatan Indonesia. Berdasarkan UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, TNI AU berwenang untuk menyidik terkait pertahanan udara. Dalam praktiknya TNI AU bertindak sebagai pencegah dengan melaksanakan pendaratan paksa. Saat ini kewenangan penyidikan berada di Kementerian Perhubungan, akibatnya yang terjadi denda tidak sesuai yang diterapkan oleh Kementerian Perhubungan dengan biaya operasional yang dikeluarkan TNI AU. Sehingga perlu adanya keharmonisan dan ketegasan dalam penegakan hukum.

UU Penerbangan Indonesia tidak mengatur perbedaan perlakuan terhadap jenis pesawat asing yang melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia. Untuk pesawat sipil jelas bahwa jenis pesawat ini harus tunduk pada hukum Indonesia manakala berada di wilayah Indonesia. Pesawat ini dapat dikenai sanksi berdasarkan hukum Indonesia. Otoritas dirgantara berhak melakukan pencegahan, memaksa turun, bahkan memproses hukum pesawat sipil beserta awak pesawat yang melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia.

---

<sup>68</sup> <http://www.beritasatu.com/nasional/223348-panglima-tni-sanksi-pelanggar-wilayah-udara-ri-harusdiperberat.html>.

Berbeda halnya apabila pesawat yang melakukan pelanggaran adalah pesawat negara asing khususnya pesawat militer asing yang bukan subyek hukum nasional Indonesia. Pelanggaran yang dilakukan pesawat militer asing menjadi tanggung jawab negara dan penyelesaiannya menggunakan mekanisme penyelesaian sengketa menurut hukum internasional. Menurut hukum internasional penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui cara damai atau represif. Otoritas keamanan negara yang dilintasi dalam *rangka self defence* berhak menghalau pesawat asing tersebut, melakukan intersepsi atau bahkan menembak jatuh pesawat asing itu. Menembak jatuh pesawat negara asing yang melanggar wilayah kedaulatan negara merupakan salah satu bentuk cara kekerasan yang sah dilakukan apabila pesawat negara asing itu dicurigai melakukan aktifitas yang membahayakan keamanan nasional negara kolong. Namun sekali lagi hal ini sangat tergantung dengan hubungan diplomatik kedua negara. Karena untuk menghindari konflik militer maka penyelesaian secara damai dapat dilakukan baik lewat jalur hukum maupun politik, cukup dengan pengakuan bersalah dan permintaan maaf dari negara asal pesawat negara. Hal tersebut tentu akan melemahkan penegakan hukum dan tidak menimbulkan efek jera.

Meski demikian terdapat peluang untuk mempertegas pengaturan dan penegakan hukum terhadap pesawat asing yang melanggar ruang udara Indonesia. Presiden Joko Widodo telah menandatangani Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI) pada 13 Februari 2018. PP ini diterbitkan dengan pertimbangan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. PP ini lebih menegaskan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara.

Dalam PP ini disebutkan mengenai pelaksanaan tindakan terhadap Pesawat Udara yang melakukan pelanggaran dilakukan tindakan pengenalan secara visual, pembayangan, penghalauan, dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI. Bagi Pesawat Udara Negara Asing yang bersenjata dan/atau Pesawat Udara Negara Asing pengintai yang mengancam pusat



pemerintahan, pusat ekonomi, obyek vital nasional, dan keselamatan negara, menurut PP ini, dilakukan tindakan penggunaan senjata.

Demikian juga untuk Pesawat Udara Negara Asing tanpa awak (drone) yang melanggar wilayah kedaulatan wilayah negara Republik Indonesia, menurut PP ini, dikenai tindakan penggunaan senjata. Pesawat Udara Negara Asing yang terbang di zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone/ADIZ*) pada ruang udara di Wilayah Udara dengan tidak memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*), menurut PP ini, dilakukan tindakan penghalauan dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI. Menurut PP ini, Pesawat Udara yang dipaksa mendarat oleh Pesawat TNI dilakukan penyelidikan awal oleh Tentara Nasional Indonesia berupa: a. pemeriksaan dokumen; b. pemeriksaan pesawat; dan c. pemeriksaan awak pesawat dan penumpang. Dalam hal terdapat pelanggaran hukum dan/atau indikasi tindak pidana dalam penyelidikan awal, menurut PP ini, personel Pesawat Udara diproses sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan analisis dari kondisi aktual, kendala dan hambatan, peluang dan kekuatan maka disusun strategi sebagai gagasan dan juga solusi pemecahan masalah agar TNI AU memiliki landasan regulasi dan kebijakan yang melegitimasi penindakan terhadap pelaku pelanggaran di wilayah udara nasional baik secara hukum nasional dan internasional. Strategi tersebut adalah perubahan paradigma hukum nasional dan internasional terhadap pelanggaran wilayah udara nasional. Strategi ini perlu dilakukan mengingat saat ini ancaman militer melalui tindakan pelanggaran wilayah Indonesia oleh negara lain peluangnya cukup tinggi terjadi. Kemungkinan ancaman melalui wilayah udara dapat berupa: penetrasi dan infiltrasi penerbangan gelap; penyimpangan dengan sengaja penerbangan ilegal dan militer, infiltrasi terorisme dan ancaman penyadapan elektronika; dan penetrasi satuan militer. Untuk itu upaya dari strategi perubahan paradigma hukum penerbangan yang dapat dilakukan adalah:

- 1) Pemerintah Republik Indonesia bersama DPR-RI kembali melakukan pengkajian dan evaluasi kemudian melakukan penyempurnaan terhadap Peraturan perundang-undang dalam rangka



pengelolaan pertahanan negara wilayah udara nasional yang disesuaikan dengan ketentuan hukum nasional maupun hukum internasional yang berdasarkan prinsip demokrasi dan hak asasi manusia.

- 2) Percepatan pembahasan Rancangan Undang-Undang Keamanan Nasional (RUU Kamnas) dengan memasukkan pengamanan wilayah udara nasional pada substansi Undang-Undang Kamnas yang melakukan tindakan pidana terhadap pelaku pelanggaran terhadap wilayah udara Indonesia.
- 3) Pemerintah Republik Indonesia mengajukan review dan masukan terhadap berbagai ratifikasi perjanjian internasional kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Perserikatan Bangsa-Bangsa (ICAO) dan forum-forum Internasional lainnya dibidang pertahanan ditingkat regional maupun internasional untuk memberikan legitimasi kepada negara yang berdaulat melakukan penyelidikan, penyidikan terhadap pelaku pelanggaran wilayah udara nasional untuk kemudian dilakukan penalti secara pidana dan administrative terhadap pelaku, baik itu atas nama misi pribadi atau misi negara.

#### **14. Mengembangkan Postur Pertahanan Dan Keamanan Udara Indonesia Yang Mampu Menjangkau Seluruh Wilayah NKRI.**

Dalam strategi pertahanan dan keamanan, maka pengendalian atau kontrol terhadap wilayah udara sangat mutlak diperlukan untuk memberi keleluasaan pada suatu tindakan ofensif maupun defensif aktif operasi pengamanan wilayah udara. Selain itu juga dibutuhkan postur pertahanan dan keamanan yang kuat dan solid untuk memberikan kemudahan untuk pergerakan operasi penegakan hukum terkait pelanggaran kedaulatan wilayah NKRI pada matra udara, laut dan darat di laut dimana terdapat peran kekuatan TNI khususnya TNI Angkatan Udara didalamnya.

Adapun yang dimaksud dengan Postur Pertahanan adalah yang terkait pembangunan kekuatan yang dilaksanakan secara terencana, terarah, dan berkelanjutan dengan mengikuti kemajuan perkembangan teknologi terkini. Pembangunan postur tersebut antara lain meliputi pembangunan bidang-

bidang organisasi, personel, materiil/Alutsista, dan fasilitas.<sup>69</sup> Postur pertahanan dan keamanan terpersonifikasi pada institusi TNI yang memiliki *performance*; keterpaduan kekuatan, gelar kekuatan, dan kemampuan melalui pemenuhan *Minimum Essential Force* (MEF) TNI yang didukung oleh industri pertahanan yang kuat, mandiri dan berdaya saing; peningkatan kemampuan mobilitas daya tempur.

Postur Pertahanan Nasional yang diharapkan adalah terwujudnya kemampuan pertahanan negara yang handal selain dalam menghadapi ancaman militer juga dalam menghadapi ancaman nirmiliter yang ruang lingkup operasinya antara lain; kesiagaan untuk penanganan bencana alam, bantuan kemanusiaan, pengamanan wilayah perbatasan, dan untuk tugas-tugas misi pemeliharaan perdamaian dunia serta keadaan darurat lainnya. Selain itu dari dimensi wilayah, strategi keamanan nasional diharapkan mampu membangun wilayah pertahanan, yang dapat memperkuat sistem hankam negara untuk menghadapi ancaman pada setiap matra (darat, laut dan udara).

Bicara tentang Kekuatan Pokok Miminum (*Minimum Essential Force / MEF*) TNI AU sampai saat ini baru sampai 45 persen.<sup>70</sup> Dengan rincian pada tahun 2020, kekuatan pertahanan udara Indonesia terdiri dari 462 pesawat yang terdiri atas 41 pesawat tempur, 39 pesawat serangan khusus, 54 pesawat angkut, 109 pesawat Latih, pesawatintai dan misi khusus, 177 helikopter, serta 16 helikopter tempur. Dengan jumlah tersebut, kekuatan udara Indonesia menempati urutan ke-28 di dunia, tertinggi di Asia Tenggara. Akan tetapi, khusus untuk jumlah kepemilikan pesawat tempur, Indonesia berada di urutan ke-48, di bawah beberapa negara ASEAN Lain, seperti Singapura (22), Vietnam (28), Thailand (30), dan Myanmar (36). Untuk mengatasi ancaman aktual dalam pengamanan wilayah udara nasional, idealnya negara membangun kekuatan pokok minimum yang didukung oleh kemampuan anggaran yang cukup dengan perkiraan kebutuhan anggaran

---

<sup>69</sup> Keputusan Panglima Tentara Nasional Indonesia Nomor Kep/555/VI/2018. Tentang Doktrin Tentara Nasional Indonesia Tri Dharma Eka Karma (TRIDEK).

<sup>70</sup> Kepala Staff TNI Angkatan Udara. Marsekal Udara. Fajar Prasetyo

sebesar 3,1 persen produk domestik bruto (PDB), hal tersebut masih jauh dari capaian saat ini dengan anggaran pertahanan di bawah 1 persen PDB.<sup>71</sup>

Kurang memadainya Alutsista TNI sebagai pilar dari Postur Pertahanan dan Keamanan Nasional disebabkan oleh terbatasnya anggaran. Meski belanja Kemenhan pada APBN termasuk belanja kementerian yang terbesar dalam 10 tahun terakhir dan selalu bertambah setiap tahunnya, namun kondisi tersebut masih belum memadai, karena porsi anggaran terbesarnya masih didominasi oleh belanja pegawai. Pada 2021, Kemenhan mendapatkan alokasi pagu belanja sebesar Rp136,99 triliun. Angka ini merupakan belanja terbesar kedua setelah Kementerian PUPR. Khusus di bidang alutsista, Kemenhan mengalokasikan pengadaan alutsista sebesar Rp 9,3 triliun. Untuk TNI AU, Kemenhan berencana melakukan modernisasi serta pemeliharaan dan perawatan Alutsista untuk TNI AU Rp 1,19 triliun.<sup>72</sup> Namun dengan adanya Pandemi COVID-19 ini, agenda pembangunan sektor pertahanan terganjal karena sebagian anggaran dialokasikan ke program Pemulihan Ekonomi Nasional.

Strategi pencapaian MEF TNI tidak terlepas dari manajemen sistem pertahanan negara yang harus dipenuhi oleh negara yang esensinya adalah penataan organisasi dan pangkalan, mewujudkan profesionalitas, menyediakan kesejahteraan prajurit, dan membangun alat utama sistem persenjataan (Alutsista) TNI. Ciri MEF adalah mewujudkan kemampuan militer yang memiliki daya pukul dahsyat dan mobilitas tinggi yang menjangkau wilayah nasional.

Berdasarkan Teori Kekuatan Militer (Harald Hoiback) bahwa kekuatan militer sebuah negara harus mampu menjawab keadaan dan situasi peperangan itu sendiri (*what is war*), yaitu sebagai sebuah keadaan konflik bersenjata yang terbuka. Kekuatan militer juga harus mampu memenangkan perang (*how to win war*) dengan cara-cara lain yaitu tanpa kontak senjata namun musuh tetap bertekuk lutut. Kekuatan militer juga sangat penting bagi negara untuk persiapan akan terjadinya perang baik itu perang konvensional

---

<sup>71</sup> Sjafrie Sjamsoeddin Wakil Menteri Pertahanan 2010-2014. Membangun Kekuatan Minimum TNI. <https://kolom.tempo.co/read/1050353/membangun-kekuatan-minimum-tni>

<sup>72</sup> <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210426210908-532-635070/melihat-anggaran-alutsista-di-kemenhan-10-tahun-terakhir>

maupun non konvensional (perang modern). Melalui persiapan (*preparation of war*) yang matang maka peperangan dilakukan dengan harga yang sangat murah meriah dan hasilnya pun sangat dahsyat. Berdasarkan teori ini juga bahwa kekuatan militer juga merupakan kemampuan penghindaran (*avoid of war*) terhadap peperangan yang dilakukan antara lain melalui gencatan senjata, pakta perdamaian, diplomasi, kerjasama yang tentu lebih murah biaya dan sedikit dampaknya.

Teori tersebut diatas relevan dengan Kebijakan Pertahanan Negara (Jakhaneg) Tahun 2020 yang telah dicanangkan Pemerintah, yang didalamnya terdapat misi; a) Memegang teguh prinsip defensif aktif dalam Penyelenggaraan Pertahanan Negara dengan berpedoman pada Sistem Pertahanan dan Keamanan Rakyat Semesta; b) Mewujudkan pembentukan komponen cadangan dalam rangka merealisasikan Pengelolaan Sumber Daya Nasional untuk kepentingan pertahanan; c) Mewujudkan pertahanan pulau-pulau besar secara mandiri dalam rangka penguatan kompartemen strategis pertahanan; d) Meningkatkan kesiapsiagaan dan operasional TNI guna menghadapi berbagai bentuk ancaman; e) Memprioritaskan produk industri pertahanan nasional dalam pemenuhan kebutuhan Alpalhankam.<sup>73</sup>

Adapun karakteristik keunggulan postur pertahanan dan keamanan kekuatan udara adalah berupa kecepatan, penyusupan dan pendadakan yang seringkali dijadikan sebagai teori dasar untuk menghancurkan *centre of gravity* musuh.<sup>74</sup> Operasi udara yang diselenggarakan oleh TNI Angkatan Udara merupakan perwujudan tindakan negara dalam lingkungan nasional maupun yang mempunyai implikasi persinggungan dengan negara lain atau dunia internasional pada umumnya dalam rangka mempertahankan kedaulatan wilayah NKRI sesuai dengan wawasan strategi hankam nasional yaitu Defensif Aktif.

Fakta ancaman dan gangguan keamanan pada wilayah udara nasional yang sering dialami adalah ketika Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) melalui satuan yang berada dibawah jajarannya yakni

---

<sup>73</sup> Kebijakan Pertahanan Negara Tahun 2020 dibuat sebagai pedoman bagi Kementerian Pertahanan dan Tentara Nasional Indonesia

<sup>74</sup> Amrizal Mansur, Loc.Cit. Andre Paminto W., S.H., M.H

Komando Sektor I (Kosek I) sering menangkap pergerakan pesawat asing, seperti adanya pergerakan pesawat militer Singapura di Kepulauan Riau melalui Satuan Radar 213 Tanjung Pinang dan Satuan Radar 212 Natuna. Pergerakan pesawat tersebut tanpa suatu *flight clearance* yang semestinya sudah menjadi keharusan apabila pesawat asing terbang di wilayah udara Indonesia. Tindakan tersebut dikategorikan sebagai *black flight* dan merupakan tindakan pelanggaran terhadap wilayah udara nasional.

Pelanggaran wilayah udara selama tahun 2008 hingga 2020 masih kerap terjadi yang terdata Kohanudnas.<sup>75</sup> Banyaknya pelanggaran di wilayah udara nasional yang dilakukan oleh pesawat asing menunjukkan bahwa kekuatan pertahanan udara nasional belum sepenuhnya mampu menjaga wilayah udara nasional. Hal tersebut tidak terlepas dari masih lemahnya pengawasan udara untuk mengantisipasi terjadinya pelanggaran wilayah udara. Keterbatasan Alutsista TNI AU, berupa pesawat, radar dan rudal belum sepenuhnya mampu mencakup seluruh wilayah nasional, dimana wilayah udara diatas wilayah darat dan perairan nusantara luasnya kini lebih dari 5 juta KM<sup>2</sup>. Sudah bukan rahasia lagi bahwa Alutsista TNI secara umum sangat membutuhkan peremajaan. Alutsista milik Angkatan Udara, Angkatan Laut dan Angkatan Darat yang rata-rata berusia tua.

Pengembangan Teknologi Radar, Satelit dalam sistem radar militer milik Indonesia masih belum mampu mengidentifikasi berbagai gejala ancaman di wilayah udara Indonesia.<sup>76</sup> Berdasarkan laporan dari Kohanudnas, radar militer TNI AU rata-rata hanya beroperasi selama 18 jam dalam sehari. Tidak berfungsi radar Kohanudnas selama 24 jam, namun hal tersebut masih bisa diatasi dengan adanya *backing system* yaitu mengintegrasikan radar militer dan radar sipil yang dioperasikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan (Ditjen Perhubungan Udara).

Pengintegrasian radar sipil dan militer ini juga mempunyai titik lemah yaitu ketidakmampuan radar sipil untuk mendeteksi pesawat militer yang mematikan transponder saat memasuki wilayah udara Indonesia. Saat ini

---

<sup>75</sup> Amrizal Mansur M.St, Flight Information Region (FIR) : Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau, Universitas Petahanan Indonesia, Jakarta, hal. 64.

<sup>76</sup> Hasjim Djalal, Masalah Penamaan Pulau-Pulau, Pulau-Pulau Terluar, Dan Batas-Batas Terluar Indonesia, Majalah Hukum Nasional No. 1 tahun 2006, BPHN, Depkumham RI, hal. 50.



TNI AU mengoperasikan 24 unit Radar dari 32 Radar yang dibutuhkan untuk mencapai *Minimum Essential Force* (MEF). Kekurangan 8 Radar baru tersebut direncanakan akan ditempatkan di daerah-daerah yang rawan pelanggaran wilayah serta daerah yang belum terjangkau oleh radar militer milik TNI AU.<sup>77</sup> Selain itu pendelegasian *Flight Information Region* (FIR) juga saat ini masih menjadi masalah karena memberikan peluang terhadap pelanggaran wilayah udara Indonesia akibat pesawat udara asing yang melintasi wilayah tersebut hanya meminta izin dari Singapura dan mengabaikan pihak Indonesia sebagai negara yang dilintasi.

Namun demikian masih terdapat peluang dalam penguatan postur pertahanan dan keamanan nasional, khususnya dalam hal pengamanan wilayah udara nasional. Pemerintah Republik Indonesia memiliki kemauan politik untuk memperkuat pertahanan dan keamanan pada matra udara, dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.

Sesuai dengan kondisi dan situasi tersebut diatas maka strategi penguatan postur pertahanan TNI AU meliputi:

- 1) Strategi Revitalisasi Bandar Udara dan Pangkalan Udara yang dapat digunakan secara Bersama.
- 2) Strategi Pengembangan Bandar Udara atau Pangkalan Udara di wilayah perbatasan, dan wilayah yang berpotensi ancaman.
- 3) Strategi pelaksanaan penegakan kedaulatan, penegakan hukum, operasi dan latihan militer.
- 4) Strategi membangun depo-depo logistik pertahanan udara yang terdesentralisasi;
- 5) Strategi Penguatan wilayah-wilayah *choke points* atau selat-selat strategis.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia juga terdapat komitmen untuk membangun sistem pertahanan udara nasional dengan meningkatkan kekuatan pesawat-pesawat tempur TNI AU yang dilengkapi rudal *air to air missile* (AAM) berjarak jangkauan lebih dari 100 km dan rudal *air to ground*

<sup>77</sup> <https://lancercell.com/tag/kebutuhan-radar-tni-au/>, diakses 9 Mei 2019 pukul 11.08 WIB.



*missile* (AGM), serta pembangunan peluru kendali darat ke udara untuk pertahanan ibu kota negara. Terdapat pula komitmen untuk membangun penempatan peluru kendali pertahanan udara di Kepulauan Natuna, Pulau Kalimantan. Yang lebih strategis lagi adanya tekad percepatan pengambilalihan *Flight Information Region* (FIR) di atas wilayah Batam, Tanjung Pinang dan Natuna. Kemudian juga pembangunan depo-depo logistik pertahanan khususnya depo munisi kaliber besar (MKB) dan munisi kaliber kecil (MKK) yang terdesentralisasi di wilayah Kodam, Lantamal, dan Lanud Tipe A sehingga diharapkan mampu menyiapkan bekal pokok sesuai dengan kebutuhan.<sup>78</sup> Terkait masalah FIR maka dilakukan strategi:

- 1) Strategi pembinaan dan peningkatan SDM dan peningkatan fasilitas penerbangan sesuai dengan yang disyaratkan oleh ICAO.
- 2) Strategi perombakan dalam bidang: Peningkatan bandara sebagai Bandara Udara Internasional yang harus diimbangi dengan pembangunan fasilitas penerbangan yang sesuai dengan standar ICAO.
- 3) Menambah jumlah landasan bagi Bandara Internasional dan memperluas Apron Pesawat.
- 4) Melakukan sejumlah lobi dan diplomasi terhadap negara terkait, sehingga ICAO dapat mempertimbangkan kondisi selanjutnya.

Berdasarkan analisis dari kondisi aktual, kendala dan hambatan, peluang dan kekuatan maka terdapat beberapa gagasan sebagai solusi pemecahan masalah dalam hal pengembangan postur pertahanan dan keamanan udara Indonesia, yaitu sebagai berikut:

a. Pencapaian Strategi *Minimum Essential Force* (MEF) TNI AU, yang intinya adalah yakni rematerialisasi (melengkapi kekurangan), revitalisasi (meningkatkan kualitas), realokasi (pemenuhan kembali), dan pengadaan baru untuk mengganti yang sudah absolut:

- 1) Rematerialisasi merupakan pemenuhan menuju 100% Tabel Organisasi dan Peralatan (*TOP*) maupun Daftar Susunan Personel dan Peralatan (*DSPP*) TNI.

---

<sup>78</sup> PP No 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

- 2) Revitalisasi merupakan peningkatan strata satuan/penebalan satuan/materiil setingkat di atasnya yang disesuaikan dengan perkembangan ancaman di wilayah udara.
  - 3) Relokasi. Merupakan pengalihan satuan/personel/materiil dari satu wilayah ke proyeksi wilayah *flash point* yaitu wilayah yang memiliki potensi untuk mendapatkan ancaman dari luar, seperti pelanggaran teritori sampai klaim wilayah.
  - 4) Pengadaan. Pengadaan merupakan pembelanjaan satuan baru berikut personel dan Alutsista-nya dalam rangka pencapaian *Minimum Essential Force* Komponen Utama.
- b. Meningkatkan proyeksi anggaran Hankam yang ideal diatas 1% dari PDB yang diharapkan terus meningkat secara bertahap disesuaikan dengan kondisi yang dihadapi yang terus berkembang seiring dengan kualitas ancaman yang dihadapi termasuk kebutuhan pemeliharaan dan operasional serta kebutuhan akan Alutsista TNI AU yang semakin modern.
- c. Meningkatkan Rentang Kendali. Upaya ini adalah memadukan perencanaan dalam pembangunan kekuatan dengan pengendalian yang efektif. Pengendalian dapat efektif bila terdapat rentang kendali yang masih dapat dijangkau oleh kewenangan pimpinan. Terkait perencanaan dan penggunaan anggaran khususnya di lingkungan Mabes TNI misalnya, Panglima TNI sulit bukan merupakan kuasa anggaran namun hal tersebut langsung dikoordinasikan dengan Kementerian Pertahanan.
- d. Optimalisasi kemampuan BUMN industri strategis pertahanan Indonesia (PT.PINDAD, PT.DIRGANTARA INDONESIA, PT.LEN) dalam inovasi dan produksi sarana dan prasarana (Alutsista dan Almatsus) TNI AU. Kebijakan pemerintah dalam pemenuhan kebutuhan Alutsista TNI AU adalah mengutamakan produk dalam negeri, apabila industri pertahanan dalam negeri belum mampu maka menggunakan produk luar negeri namun tetap melibatkan industri dalam negeri salah satunya melalui mekanisme *joint production*.
- e. Penguatan kerjasama bilateral dibidang pengadaan Alutsista yang sesuai dengan kebutuhan pengamanan wilayah udara, dengan harga, spesifikasi

barang yang berkualitas dan sesuai kuantitas yang dibutuhkan. Selain itu dilakukan kesepakatan alih teknologi.

- f. Kerjasama antara pemerintah Indonesia dengan lembaga keuangan internasional atau dengan negara lain (*G To G*) dalam hal pendanaan pembelian Alutsista, Pesawat, Infrastruktur Pertahanan Udara, dlsb dengan skema pinjaman lunak atau hibah).

#### **15. Meningkatkan Kemampuan Dan Kapasitas SDM Pertahanan Dan Keamanan Wilayah Udara Nasional.**

Dari pembahasan sebelumnya terdapat gambaran, bahwa untuk membangun kekuatan pertahanan dan keamanan wilayah udara terkait dengan adanya pencapaian *Strategi Minimum Essential Force* (MEF) yang didalamnya terdapat penguatan komponen pertahanan yang juga harus didukung oleh kebijakan pemberdayaan Sumber Daya Manusia (SDM) Pertahanan dan Keamanan Nasional.

Sesuai dengan Arah Pembangunan Kekuatan TNI yang tercantum dalam Doktrin TNI Tri Dharma Eka Karma (Tridek), bahwa Arah pembangunan kekuatan TNI tidak hanya ditujukan sebagai bentuk perlombaan senjata namun juga didukung oleh upaya pencapaian standar profesionalisme SDM personel TNI (Darat, Laut dan Udara). Standar profesionalisme SDM dapat dilihat pada Doktrin Tridek yang berasaskan pembinaan guna membangun jati diri personel TNI yang berbunyi Tentara Profesional adalah tentara yang terlatih, terdidik, diperlengkapi secara baik, tidak berpolitik praktis, tidak berbisnis dan dijamin kesejahteraannya, serta mengikuti kebijakan politik negara yang menganut prinsip demokrasi, supremasi sipil, HAM, ketentuan hukum nasional, dan hukum internasional yang telah diratifikasi.

Untuk menghadapi tuntutan dan tantangan tugas yang semakin kompleks tersebut, maka organisasi TNI AU juga telah menetapkan doktrin yang komprehensif dan kekinian sebagai pedoman prajurit TNI AU dalam melaksanakan tugas. Doktrin TNI AU *Swa Bhuwana Paksa* berisi rumusan kebijakan dan strategi TNI AU dalam menghadapi ancaman dan gangguan, dengan mempertimbangkan berbagai aspek meliputi pelajaran dari sejarah dan pengalaman operasi, nilai-nilai dan asas-asas yang diperlukan baik

dalam pembinaan maupun penggunaan, serta ketentuan-ketentuan yang relevan sehingga TNI AU lebih profesional, modern, dan adaptif terhadap berbagai situasi dan kondisi.<sup>79</sup>

Melalui kebijakan pemberdayaan SDM prajurit TNI-AU diharapkan akan terbangun Jiwa Keudaraan (*Airmanship*), yang maknanya bahwa prajurit TNI AU memiliki sikap dan tindakan yang cepat dan tepat di dalam setiap penugasan, konsisten terhadap aturan serta mengikuti perkembangan teknologi. Selain itu mampu meminimalkan kesalahan dalam menjalankan tugas pengabdianya. Melalui pemberdayaan SDM, Prajurit TNI AU juga diharapkan memiliki kedisiplinan, kehormatan, integritas tinggi, menjunjung profesionalisme, keberanian dan Inovatif untuk memperkenalkan kreasi baru dan cara baru yang modern, efektif, dan efisien untuk membantu mencari solusi dan mendukung perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian tugas TNI AU.

Pendekatan dalam pembinaan SDM bagi prajurit TNI AU adalah melalui pendekatan yang berlandaskan Teori Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM). Garry Dessler dalam teori ini menegaskan pentingnya kebijakan-kebijakan dan program pembinaan dari Institusi TNI AU beserta praktik yang dibutuhkan prajurit TNI AU untuk mengembangkan aspek personilnya agar menjadi prajurit TNI AU yang memiliki kemampuan dan karakter sesuai dengan doktrin kesatuan. MSDM ditempuh melalui mulai dari perekrutan, penyaringan, kemudian dilanjutkan melalui pelatihan dan pendidikan yang berkelanjutan dan berkesinambungan, pengimbangan, dan penilaian.

Optimalisasi Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia personel TNI AU, menghadapi kendala dimana kurikulum yang ada di lembaga-lembaga pendidikan di Institusi TNI AU harus berlomba dengan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Sehingga kondisi ini juga berpengaruh terhadap ketersediaan tenaga pendidik yang memiliki kompetensi tinggi berstandar internasional. Penyebab belum terpenuhinya tenaga pendidik dan pelatih adalah kurangnya minat dan motivasi menjadi dosen/instruktur di lembaga pendidikan. Hal ini dikarenakan kesejahteraan

---

<sup>79</sup> Doktrin Tni Angkatan Udara Swa Bhuwana Paksa. Disahkan Dengan Keputusan Panglima Tentara Nasional Indonesia. Nomor Kep/545/V/2019 Tanggal 22 Mei 2019.

tenaga pendidik yang belum mendapat perhatian yang serius. Disisi lain masih ada keraguan yang berkembang terkait pola rekrutmen calon prajurit dan peserta didik yang belum terbuka, transparan, dan independen.

Kendala lainnya adalah terkait sarana dan prasarana pendidikan yang belum terpenuhi secara maksimal, karena terbatasnya anggaran yang menjadi persoalan klasik yang sudah berlangsung lama. Masalah penempatan prajurit yang belum sesuai dengan korps/kejuruannya juga masih menjadi pekerjaan besar institusi TNI AU. Namun dibalik kendala tersebut masih ada peluang untuk institusi TNI AU dalam mengembangkan kapasitas dan kemampuan prajurit dan personelnnya, dimana Pemerintah melalui Pemimpin Nasional hingga Pimpinan pada kesatuan TNI AU masih memiliki komitmen untuk terus mengembangkan postur pertahanan dan keamanan secara nasional dengan berbagai kebijakan dan program yang telah dicanangkan melalui Rencana Pembangunan Jangka Panjang, Jangka Menengah.

Berdasarkan analisis dari kondisi aktual, kendala dan hambatan, peluang dan kekuatan maka terdapat beberapa gagasan sebagai solusi pemecahan masalah dalam hal meningkatkan kemampuan dan kapasitas SDM Pertahanan dan Keamanan Wilayah Udara Nasional, melalui beberapa upaya, antara lain sebagai berikut:

- a. Pengembangan jumlah kekuatan SDM TNI AU sesuai rasio yang ideal dengan medan dan tantangan operasi. Program *recruitment* dilakukan secara bertahap proporsional mempertimbangkan kebijakan pengembangan personel TNI yang menggunakan prinsip *zero growth policy* dan *right sizing* serta mempertimbangkan aspek organisasi.
- b. Diselenggarakannya pembinaan SDM TNI AU melalui pengkajian kemampuan dan karakteristik personel yang dikaitkan dengan ciri organisasi TNI Angkatan Udara yang berbobot teknologi dan padat materiil. Pembinaan dan pengembangan personel dan pimpinan di TNI AU berdasarkan profil kompetensi dan sesuai dengan profil jabatan yang dipersyaratkan.
- c. Peningkatan Kualitas SDM TNI AU juga dilakukan melalui Reformasi Pengelolaan SDM Secara Profesional. Mulai dari sertifikasi bagi para



Tenaga Pendidik, Rekrutmen Prajurit dan peserta Diklat TNI AU yang bersih dan transparan, penetapan jenjang karir dan penugasan (*Rotasi Tour Of Duty*) serta penugasan sesuai dengan kompetensi "*Right Man On The Right Job*".

- d. Peningkatan Sarana Dan Prasarana khususnya pengadaan alat simulator penerbangan dengan teknologi terbaru untuk mengatasi rendahnya jam terbang para awak penerbang TNI AU.
- e. Kualitas SDM TNI AU juga tidak terlepas dari kesejahteraan prajurit, untuk itu dilakukan program meningkatkan kesejahteraan SDM TNI AU melalui pengolaan pagu anggaran TNI AU dan juga inisiatif lain dalam pendanaan operasional lainnya.
- f. Mengembangkan mekanisme *Punishment and Reward* dalam rangka mendorong prajurit TNI AU yang inovatif dan berprestasi serta terjaga integritas dan loyalitasnya.
- g. Melakukan kerjasama pengembangan kurikulum pendidikan, wawasan dan kemampuan IPTEK bagi prajurit dan tenaga didik di kesatuan TNI AU dengan universitas, lembaga Riset dan Teknologi Kedirgantaraan ternama dan kredibel baik itu di dalam negeri maupun di luar negeri guna memperoleh kualifikasi profesi TNI AU berkelas dunia.
- h. Dalam Penindakan TNI AU mengajukan konsep *Air Defences Identification Zone* Dimana Pesawat tersebut harus dapat diidentifikasi maksud dan tujuan penerbangannya sebelum memasuki wilayah kedaulatan RI. Dimana wilayah tersebut mencakup semua wilayah ZEE Indonesia yang merupakan lampiran RPP Pengamanan Wilayah Udara yang saat ini konsepnya sudah berada di Kementerian Pertahanan RI.



## BAB IV PENUTUP

### 16. Simpulan.

a. Regulasi pengamanan wilayah udara nasional untuk mewujudkan pertahanan dan keamanan, belum adaptif dan belum optimal mengakomodasi bagi penyelesaian pelanggaran kedaulatan wilayah udara nasional. Regulasi untuk penyelidikan dan penindakan terhadap pesawat asing khususnya pesawat militer yang menyusup ke wilayah udara nasional Indonesia secara illegal masih lemah dan membuka celah terjadinya tumpang tindih dan kurang memperkuat koordinasi dan sinergi dengan TNI AU. Untuk itu perlu dirumuskan strategi:

- 1) Strategi penguatan kerangka regulasi dalam penguatan pertahanan wilayah udara nasional, dalam rangka penegakan hukum, yang tercantum dalam beberapa peraturan perundang-undangan terkait, seperti pertahanan dan keamanan udara nasional ; Undang RI Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, Undang-Undang RI Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan peraturan lainnya yang mengikuti (Peraturan Pemerintah, Keppres, Permenhan, dlsb.
- 2) Strategi pengkajian dan evaluasi kemudian melakukan penyempurnaan terhadap Peraturan perundang-undang dalam rangka pengelolaan pertahanan negara wilayah udara nasional yang disesuaikan dengan ketentuan hukum nasional maupun hukum internasional.

b. Postur Pertahanan Dan Keamanan Udara Indonesia yang mampu menjangkau seluruh wilayah NKRI masih belum maksimal mencapai standar *Minimum Essential Force* (MEF) TNI AU. Keunggulan postur pertahanan wilayah udara nasional belum memiliki daya dukung dalam hal kecepatan operasi pengamanan wilayah udara. Ditengah berbagai keterbatasan anggaran pertahanan dan Alusista serta kemampuan SDM,

maka optimalisasi pencapaian MEF TNI AU menjadi hal mendesak, dengan mendayagunakan potensi yang ada mengoptimalkan rematerialisasi (melengkapi kekurangan), revitalisasi (meningkatkan kualitas), realokasi (pemenuhan kembali), dan pengadaan baru untuk mengganti kondisi sarana dan prasarana serta Alutsista yang sudah tidak memadai menghadapi kemajuan teknologi. Untuk itu Berdasarkan kondisi tersebut dibutuhkan:

- 1) Strategi Revitalisasi Pertahanan Udara Di Era Perang Modern Dengan Meningkatkan Perananan Teknologi.
- 2) Strategi dan kekuatan udara seharusnya memainkan peranan mempertajam kekuatan penangkalan dan menyangga pertahanan,
- 3) Strategi mendukung diplomasi, profesionalisme.

c. Kemampuan Dan Kapasitas SDM Pertahanan Dan Keamanan Wilayah Udara Nasional masih belum maksimal untuk mengimbangi tantangan dan dinamika potensi dan gangguan keamanan wilayah udara nasional. Kemampuan personel TNI AU perlu dioptimalisasikan untuk mengawaki berbagai peralatan militer, mahir bergerak dan berinovasi dalam rangka melaksanakan tugas pengamanan wilayah udara nasional ditengah kondisi dan dinamika perkembangan lingkungan strategis saat ini. Untuk itu diperlukan strategi penambahan dan pembinaan SDM kepada seluruh lembaga dan kesatuan yang bertugas melakukan pengamanan wilayah udara nasional khususnya TNI AU agar menjadi personel yang professional dan berintegritas. Upaya mewujudkan hal tersebut dilakukan melalui pendidikan dan pelatihan, pengembangan karir dan perawatan personal yang didukung jaminan kesejahteraannya.

## **17. Rekomendasi.**

- a. Panglima TNI Cq Kepala Staff Angkatan Udara merekomendasikan kepada Presiden RI merekomendasikan untuk mereview dan menyempurnakan regulasi terkait pertahanan dan keamanan wilayah udara nasional. Regulasi tersebut sebagai landasan hukum yang kuat untuk mengantisipasi dan menindak pelanggaran pada wilayah udara nasional. Penguatan regulasi dapat berupa peningkatan Peraturan

Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018. Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia menjadi Undang-Undang Pengamanan Wilayah Udara Nasional.

- b. Panglima TNI Cq Kepala Staff Angkatan Udara merekomendasikan *Road Map* Pertahanan dan Keamanan Wilayah Udara Nasional 2020-2024 yang isinya berupa rencana dan strategi penguatan pengamanan wilayah udara nasional. Road Map tersebut berisi langkah peningkatan Postur TNI yang didukung oleh Alutista, Kuantitas dan Kualitas SDM serta sinergi pertahanan dan pengamanan wilayah udara nasional.
- c. Panglima TNI Cq Kepala Staff Angkatan Udara merekomendasikan kepada Kemenpolhukam dan Kementerian Luar Negeri, gagasan dan inisiatif diplomasi militer khususnya dalam rangkaantisipasi potensi dan gangguan keamanan di wilayah Udara Nasional Indonesia. Hal tersebut seiring dengan semakin meningkatnya konstelasi politik di kawasan Asia dan Pasifik, seperti Laut China Selatan dan masalah otoritas pengaturan informasi penerbangan (FIR) yang masih terikat dengan negara lain.

Jakarta, 27 Juli 2021

Penulis Taskap



TARJONI

KOLONEL PNB NRP 516316

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku, Jurnal, Makalah :

- Amrizal Mansur M.St, 2015. Flight Information Region (FIR): Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau, Jakarta. Universitas Petahanan Indonesia.
- Andrew F Sikula, 2007. Sistem Manajemen Kinerja, Edisi Terjemahan, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Bappenas RI. RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH NASIONAL 2020-2024. Bappenas RI. 2019.
- Bappenas RI. RINGKASAN EKSEKUTIF. Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong-Royong
- Bappenas RI. Dokumumen Visi Dan Arah Pembangunan Jangka Panjang (Pjp) Tahun 2005 – 2025. Jakarta. Bappenas RI
- Candra Ulfatun Nisa & Hari Sutra Disemadi. 2020. Yurisdiksi Kriminal Terhadap Black Flight Di Ruang Udara Wilayah Indonesia. Jurnal SASI Volume 26 Nomor 3, Juli - September 2020. Semarang. Fakultas Hukum Universitas Diponegoro,
- Diedericks-Verschoor. 1983. An Ontroduction to Air Law, Kluwer Law, Netherlands.
- Doktrin TNI Tri Dharma Eka Karma (Tridek), Keputusan Panglima TNI Nomor Kep/555/VI/2018 tanggal 6 Juni 2018 tentang Doktrin Tridek;.
- Doktrin TNI Angkatan Udara Swa Bhuwana Paksa. Disahkan Dengan Keputusan Panglima Tentara Nasional Indonesia. Nomor Kep/545/V/2019 Tanggal 22 Mei 2019.
- Edy Prasetyono. 2005. KEAMANAN NASIONAL: Tataran Kewenangan, Penggunaan Instrumen Keamanan, dan Keamanan Manusia. CSIS Jakarta.

- Hasjim Djalal. 2006. Masalah Penamaan PulauPulau, Pulau-Pulau Terluar, Dan Batas-Batas Terluar Indonesia, Majalah Hukum Nasional No. 1 tahun 2006, BPHN, Jakarta. Depkumham RI.
- Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2016. Buku Putih Pertahanan Indonesia. Tahun 2015. Jakarta. Kemhan RI.
- Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2017. Potensi Pertahanan dan Keamanan Nasional. Direktorat Jenderal Potensi Pertahanan, Kemhan RI.
- Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. Kebijakan Pertahanan Negara Tahun 2020
- Lemhannas RI.2021. Bahan Ajar BS Bidang Studi Empat Konsensus Dasar Bangsa. SBS. Pancasila. Lemhannas RI. Jakarta.
- Lemhannas RI.2021. Bahan Ajar BS Bidang Studi Empat Konsensus Dasar Bangsa. SBS. UUD NRI 1945. Lemhannas RI. Jakarta.
- . Bahan Ajar BS Bidang Studi Empat Konsensus Dasar Bangsa. SBS. NKRI. Lemhannas RI. Jakarta
- . Bahan Ajar BS Bidang Studi Empat Konsensus Dasar Bangsa. SBS. Bhineka Tunggal Ika. Lemhannas RI. Jakarta
- . Bahan Ajar BS. Wawasan Nusantara. Lemhannas RI. Jakarta
- . Bahan Ajar BS. Ketahanan Nasional. Lemhannas RI. Jakarta
- . Bahan Ajar BS. Kewaspadaan Nasional. Lemhannas RI. Jakarta.
- . Bahan Ajar BS. Kepimpinan. Lemhannas RI. Jakarta
- . Bahan Ajar BS. Sismennas. Lemhannas RI. Jakarta
- . Bahan Ajar BS. Hubungan Internasional. Lemhannas RI. Jakarta.
- . Bahan Ajar SBS. Keamanan Global. Lemhannas RI. Jakarta.
- . Bahan Ajar BS. Strategi. Lemhannas RI. Jakarta
- . Bahan Ajar BS. Geografi. Lemhannas RI. Jakarta

Lemhamnas RI, 2013. "Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI", Jurnal Kajian Lemhamnas RI, Edisi 16, November 2013. Jakarta. Lemhamnas RI.

Michael Milde.2008. "Rendition Flight and International Air Law", hlm. 2-4, [http://www.redress.org/downloads/publications/Prof\\_Dr\\_Michael\\_Milde\\_for\\_REDRESS\\_June\\_2008\\_2\\_.pdf](http://www.redress.org/downloads/publications/Prof_Dr_Michael_Milde_for_REDRESS_June_2008_2_.pdf), diakses 10 Mei 2021

Manu Melwin Joy, 2017. Leading in a VUCA World. Cochin University of Science and Technology

Susaningtyas NH Kertopati. 2019. Sistem Pertahanan Defensif Sejalan dengan Politik Luar Negeri Indonesia. (RDP) Komisi I DPR dengan Menteri Pertahanan (Menhan) Prabowo Subianto.

Yasidi Hambali. 1994. "Aspek-Aspek Hukum dari Penataan dan pengawasan Wilayah Udara Nasional", (Makalah Pada Penataran Hukum Udara Dan Ruang Angkasa, FH Universitas Padjadjaran, Bandung 5-17 September 1994).

#### **Peraturan Perundang-Undangan :**

Convention On International Civil Aviation 1944., Article 1, Chapter 1, Part 1; Air Navigations; The Contracting States Recognize That Every State Has Complete And Exclusive Sovereignty Over The Airspace Above Its Territory.

Undang-Undang Republik Indonesia No 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Nasional.

Keputusan Presiden Republik Nomor 66 Tahun 1995 (66/1995) Tentang Pengesahan Protocol Relating To An Amendment To Article 50 (A) Of The Convention On International Civil Aviation (Protokol Tentang Perubahan Pasal 50 (A) Konvensi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional).

Permenhan RI Nomor 19 tahun 2012 tentang Kebijakan Penyelarasan *Minimum Essential Force* (MEF) Komponen Utama.

Permenhan RI Nomor 17 Tahun 2014. Tentang Pengadaan Alat Utama Sistem Senjata di Lingkungan Kemhan Dan TNI.



Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018. Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.

Keputusan Panglima Tentara Nasional Indonesia Nomor Kep/545/V/2019. Tentang Doktrin TNI Swa Bhuwana Paksa (SBP).

**Sumber Internet :**

<https://kbbi.web.id/pengamanan>

<https://lancercell.com/tag/kebutuhan-radar-tni-au/>, diakses 9 Mei 2019 pukul 11.08 WIB.

<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210426210908-532-635070/melihat-anggaran-alutsista-di-kemenhan-10-tahun-terakhir>

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20201024142431-4-196825/dipuji-china-fakta-ri-tolak-jet-tempur-mata-mata-as>. Dibaca 08.02.2021. Pukul 16.00 WIB

<http://www.beritasatu.com/nasional/223348-panglima-tni-sanksi-pelanggar-wilayah-udara-ri-harusdiperberat.html>.

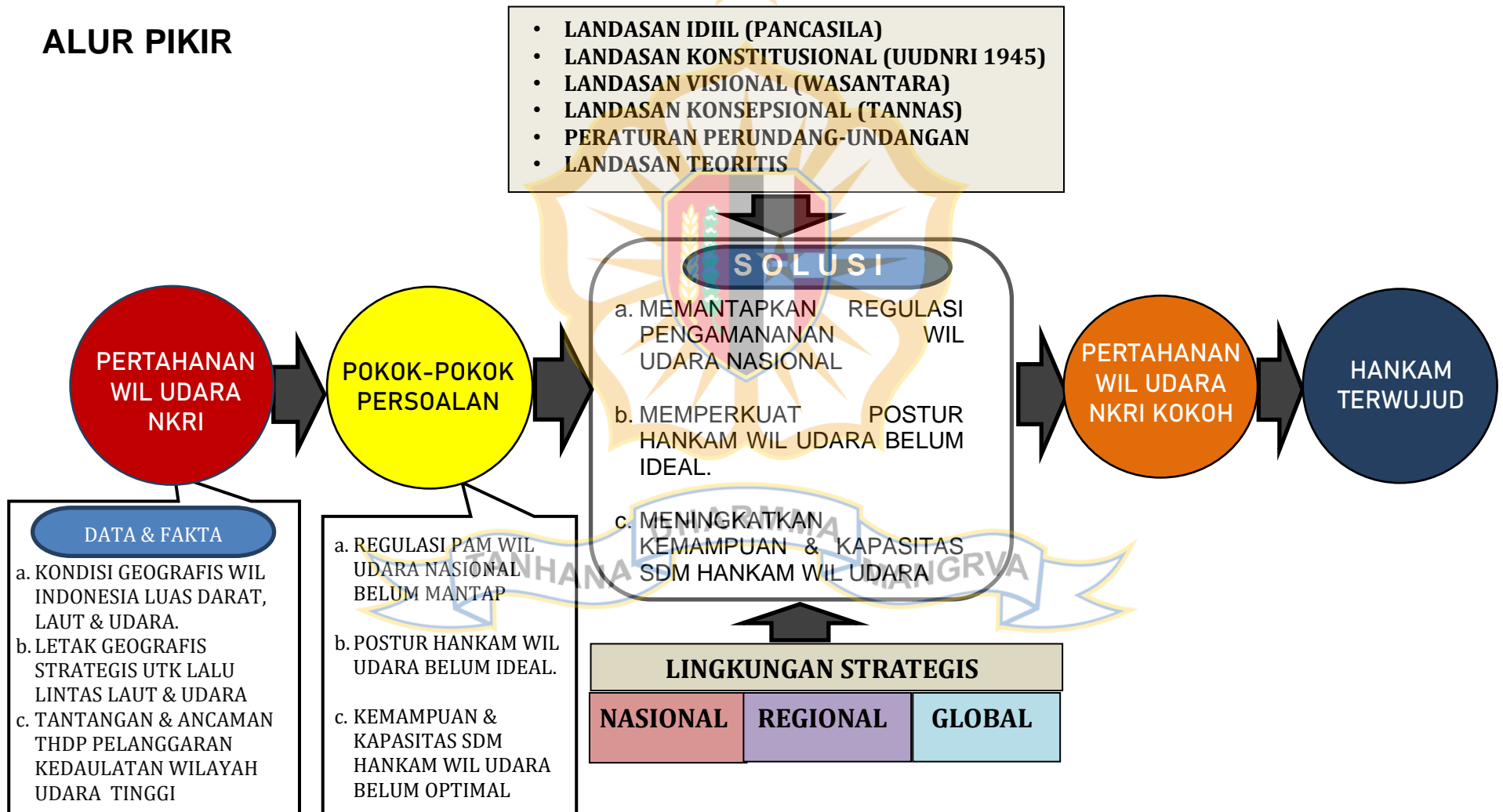
<https://airpower.airforce.gov.au/APDC/media/PDF-Files/Doctrine/AAP1000-D-The-Air-Power-Manual-Indonesian-Bahasa-Edition.pdf>

Chappy Hakim. 2021. Kedaulatan Negara di Udara. <https://rumahkonstitusi.wordpress.com/2007/08/01/kedaulatan-negara-di-udara/kedaulatan>. Diunduh pada 05 April 2021.



## PENGAMANAN WILAYAH UDARA NASIONAL UNTUK MEWUJUDKAN PERTAHANAN DAN KEAMANAN

### ALUR PIKIR




## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### A. DATA POKOK

NAMA : Tarjoni  
PANGKAT : Kolonel Penerbang  
NRP : 516316  
SUMBER PA : AAU  
TEMPAT/TGL LAHIR : Tegal, 13 Agustus 1969  
TMT TNI : 1 Agustus 1992  
SUKU BANGSA : Jawa  
AGAMA : Islam  
STATUS KELUARGA : K/3

### B. DATA PENDIDIKAN

I. PENDIDIKAN UMUM	II. PENDIDIKAN MILITER
1. SD TAHUN 1983	1. AAU TAHUN 1992
2. SMP TAHUN 1986	2. SEKBANG A-48
3. SMA TAHUN 1989	3. SEKKAU TAHUN 2002
4.  TANHANA	4. SIP A-53
	5. SESKOAU TAHUN 2007
	6. SESKO TNI TAHUN 2015

### C. PENUGASAN OPERASI

1. OPS MALIRJA
2. OPS GALANG
3. OPS PEMBEBASAN SANDRA
4. OPS RENCONG
5. OPERASI CENDRAWASIH
6. OPERASI TIMOR TIMUR

### D. TANDA KEHORMATAN

1. SL. 8 TAHUN
2. SL. 16 TAHUN
3. SL. 24 TAHUN
4. GOM IX
5. DHARMA NUSA
6. DHARMA BAKTI

7. JEJAK PENDAPAT TIMTIM

7. SL WIRA SIAGA

8. BINTANG SBP

9. BINTANG YUDHA DHARMA

**E. KEPANGKATAN**

1. LETDA 01-08-1992

4. MAYOR 01-10-2003

2. LETTU 01-10-1995

5. LETKOL 01-10-2008

3. KAPTEN 01-10-1998

6. KOLONEL 01-10-2013

**F. JABATAN**

1. PA INTRUKTUR

6. DANWING 4

2. KASI KAMHANLAN

7. DAN LANUD LWM

3. DAN SKADUD 8

8. DOSTUN SESKO TNI

4. KADEP OPS SEKKAU

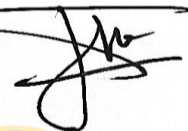
9. KASUBDIS DIKBANGUM

5. KADISOPS LANUD ATS

10. IRDAOPSLAT ITOPS ITJENAU

Jakarta, 27 Juli 2021

Penulis Taskap



TARJONI

KOLONEL PNB NRP 516316

