

PUSAT STUDI AIR POWER

Edisi 1:
Januari-Maret 2019



The contracting states “recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”
(Art.1 Chicago Convention of 1944)

PUSAT STUDI AIR POWER

**Edisi 1:
Januari-Maret 2019**

Konsekuensi Logis UNCLOS'82, Kembalinya FIR ke Indonesia

Oleh: Dr Koesnadi Kardi, Ketua Harian NAPSC

DEKLARASI DJUANDA (Djuanda Kartawidjaya) pada tanggal 23 Desember 1957 merupakan deklarasi yang menyatakan kepada dunia bahwasanya kepulauan Indonesia beserta lautan yang mengitarinya adalah wilayah NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia). Sedangkan menurut ordonansi Hindia Belanda tahun 1939 dinyatakan bahwa "Teroriale Zeeen en Maritieme Kringen Ordonantie 1939 (TZMKO 1939)" yaitu bahwa wilayah nusantara dipisahkan oleh laut disekitarnya dan hanya sekita 3 miles dari garis pantai. Jadi kapal asing dengan bebas berlayar diluar 3 miles.

Berkat perjuangan Djuanda, yang menganut prinsip Negara Kepulauan (Archipelagic State) yang pada awalnya mendapat tantangan keras dari negara-negara lain, terutama dari Negara Daratan. Namun pada akhirnya Deklarasi Djuanda dapat dijadikan UU RI No. 4/PRP/1960 sebagai Perairan Indonesia.

Dampaknya wilayah Indonesia bertambah luas dari 2.027.087 km² hingga menjadi 5.193.250 km². Akhirnya hasil Deklarasi Djuanda dimasukkan dalam agenda UNCLOS (United Nations Convention on the Law Of the Sea) yang pertama dilaksanakan di Jenewa pada tahun 1958 dan pada UNCLOS tahun 1982 sehingga dapat ditetapkan sebagai Hukum Laut Internasional.

Kita beruntung dengan perjuangan Bapak Djuanda yang gigih dan akhirnya diakui oleh UNCLOS 1982 yang menentukan batas teritorial yang panjangnya 12 miles (diukur dari garis yang menghubungkan titik terluar dari kepulauan Indonesia).

Sayangnya, walaupun ada ketentuan pada UU No. 1 tahun 2009 yang mengatakan bahwa wilayah udara adalah berdaulat penuh dan eksklusif, akan tetapi kita belum menentukan batas "kedaulatan wilayah udara".

Dengan demikian kita saat ini sangat mengharapkan peran Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perhubungan untuk berani memprakarsai UU Batas Wilayah Kedaulatan Udara, sehingga jelas tujuannya, untuk mencegah wilayah kedaulatan udara kita dikendalikan oleh negara lain (seperti Singapura pada saat ini). Karena hal tersebut sangat berkaitan dengan kepentingan Kepentingan Nasional Bangsa Indonesia (utamanya berkaitan dengan masalah ekonomi dan wilayah kedaulatan/pertahanan).

Kita harus menyadari bahwa wilayah Kedaulatan Udara adalah wilayah Kedaulatan yang harus kita perjuangkan sebagaimana upaya kerasnya founding fathers kita dalam merebut kemerdekaan Indonesia.

Pemberian Delegasi dari ICAO kepada Singapura Tahun 1946 dimana udara kita di atas Kepulauan Riau, Natuna, dan Batam dinilai oleh ICAO (International Civil Aviation Organization) bahwa Indonesia belum menjamin keamanan dan keselamatan udara diatas wilayah tersebut. Kemudian ICAO menyerahkan pengendaliannya (didelegasikan) ke Singapura (yang masih dibawah kekuasaan Inggris). Seharusnya dapat dimaklumi karena Indonesia baru saja memproklamirkan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945, kita masih disibukkan menghadapi negara-negara lain yang ingin menjajah kita (termasuk Inggris).

Saat ini sudah 73 tahun, waktu pendelegasian tersebut sudah berjalan berjalan terlalu lama. Kita seharusnya berani menuntut kepada ICAO dan Singapura. Sudah waktunya pendelegasian dihentikan dan selanjutnya diserahkan kembali yang memiliki wilayah kedaulatan tersebut. Di

semua Kementerian harus memahami “wilayah kedaulatan” karena amat sangat penting bagi suatu negara yang berdaulat.

Karena bagi negara yang telah memproklamkan kemerdekaannya harus memiliki “kedaulatan rakyat dan kedaulatan negara”. Waktu yang hampir 73 tahun adalah terlalu lama, mengapa wilayah kedaulatan udara kita dibiarkan dikendalikan oleh FIR-nya Singapura?.

Barangkali kita tidak menyadari, bahwa information exploitaion saat ini sudah berada di tangan Singapura yang berarti pula keunggulan air power jelas di tangan Singapura. Negara maju telah menyatakan bahwa:”Whoever controls the air generally control the surface” (barang siapa mengendalikan udara akan mengendalikan permukaan (daratan dan lautan). Bahkan Amerika Serikat telah mengatakan bahwa: “Whoever controls the information will control the world”. Kalau kita bertanya, mengendalikan informasi itu melalui apa? Tentu saja melalui udara.

Coba kita berfikir bahwa semua informasi di wilayah kedaulatan Kepri, Batam, dan Natuna tentunya sudah direkam oleh 3 (tiga) pesawat AWACS-nya Singapura. Sedangkan pesawat TNI AU kalau akan terbang di atas Kepri, Batam, dan Natuna harus mendapat izin terlebih dahulu ke Singapura, apakah hal tersebut masuk di akal? Sangat ironis bukan? Apalagi seorang pakar air power dunia Field Marshal Montgomery telah mengatakan bahwa “If we lose the war in the air, we lose the war and we will lose it very qickly”. (apabila kita kalah perang di udara, kita akan kalah perang, dan akan kalah perang dengan cepat).

Seyogyanya Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perhubungan menyadari akan hal tersebut, demi kepentingan nasional utamanya Keamanan Nasional yang menjadi acuan utama.

Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty

Tindakan Pemerintah Indonesia terhadap Ethiopian Airlines bukanlah tindakan pelanggaran, bahkan memiliki justifikasi dalam Hukum Internasional.

Oleh: Prita Amalia*)

Ketika bangsa Indonesia menjalani proses demokrasi, menyalipl suatu peristiwa strategis dalam memahami kedaulatan NKRI. Pada tanggal 14 Januari 2019, sebuah pesawat dengan nomor penerbangan ET 3728 dipaksa turun oleh TNI AU karena diduga melintasi wilayah udara Indonesia tanpa izin. Pesawat tersebut adalah pesawat milik Ethiopian Airlines, yang akhirnya dipaksa turun dan akhirnya mendarat di Bandara Hang Nadim, Batam.

Menurut informasi, pesawat tersebut merupakan pesawat penerbangan tidak berjadwal (non-scheduled flights) yang memiliki rute Addis Ababa- Hongkong dan merupakan penerbangan yang memuat cargo. Pesawat ini direncanakan menuju Singapura untuk menurunkan cargo berupa mesin pesawat yang memerlukan perawatan. Proses pendaratan Ethiopian Airlines di Bandara Hang Nadim, Batam dilakukan dengan didampingi oleh dua pesawat tempur TNI AU jenis F16.

Dalam pernyataannya, Ethiopian Airlines berpendapat bahwa penerbangan yang dilakukan oleh salah satu pesawat cargonya merupakan jenis penerbangan tidak berjadwal sehingga berdasarkan Pasal 5 Chicago Convention 1944 diperbolehkan untuk melintasi wilayah udara negara tanpa meminta izin terlebih dahulu. Pernyataan ini disampaikan oleh Ethiopian Airlines melalui akun twitter resminya. Lebih lanjut Ethiopian Airlines menyatakan bahwa pihaknya telah mengikuti permintaan dan instruksi mendarat serta telah memberikan penjelasan mengenai penerbangan tersebut.

Chicago Convention 1944 merupakan salah satu konvensi atau perjanjian internasional yang mengatur mengenai penerbangan sipil internasional. Secara lengkap konvensi ini berjudul Convention on International Civil Aviation 1944. Konvensi ini digunakan sebagai sumber hukum dalam setiap kegiatan penerbangan internasional negara-negara, dan termasuk pada suatu perjanjian internasional yang bersifat law making treaty.

Salah satu ketentuannya yang penting dan juga menjadi prinsip utama dalam hukum internasional adalah mengenai kedaulatan negara di ruang udara yang diatur dalam Pasal 1. Pasal ini mengatur sebagai berikut The Contracting States recognized that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

Ketentuan dalam pasal ini, berisi 2 kata yang merupakan unsur penting mengenai kedaulatan negara di ruang udara yaitu complete dan exclusive. Bahwa negara peserta mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan terhadap ruang udara di atas wilayahnya secara complete dan exclusive. Ketentuan ini tidak hanya berlaku bagi negara peserta (contracting states) tetapi juga berlaku bagi semua negara. Hal ini juga mengingat bahwa semua negara di dunia ini memiliki ruang udara.

Penafsiran mengenai complete dan exclusive terkait dengan kedaulatan negara di ruang udara inilah yang untuk selanjutnya akan menjiwai semua ketentuan yang ada dalam konvensi mengenai penerbangan internasional ini termasuk ketentuan mengenai penerbangan tidak berjadwal (non scheduled flights) yang diatur dalam Pasal 5 Chicago Convention 1944. Prinsip-prinsip yang ada dalam Chicago Convention 1944 merupakan penyempurnaan dari konvensi sebelumnya yaitu Konvensi Paris 1919 yaitu Convention for the Regulation of Aerial Navigation).

Chicago Convention 1944 membedakan dua jenis penerbangan yang untuk selanjutnya memiliki karakteristik dan juga hak serta kewajiban yang berbeda. Penerbangan yang dimaksud adalah penerbangan berjadwal (scheduled flight) dan penerbangan yang tidak berjadwal (non scheduled flight).

International Civil Aviation Organization (ICAO) memberikan batasan atau definisi mengenai yang dimaksud dengan scheduled flight atau services yaitu merupakan penerbangan yang memiliki karakteristik di antaranya melakukan penerbangan melintasi wilayah suatu negara lebih dari satu negara, dilakukan oleh pesawat untuk melakukan pengangkutan terhadap penumpang, cargo untuk suatu remunerasi dan juga terbuka untuk publik dan juga berdasarkan suatu jadwal yang terpublikasikan ataupun merupakan suatu penerbangan yang regular atau dengan frekuensi tertentu.

Sedangkan non scheduled flight merupakan penerbangan yang biasa dikenal dengan chartered aircraft yang terdiri dari empat kategori yaitu penerbangan carter yang mengangkut penumpang (passenger charter flight), penerbangan carter untuk cargo (cargo charter flight), atau kombinasi diantara keduanya ataupun jenis penerbangan lain yang tidak berdasarkan suatu jadwal yang dipublikasikan namun dilakukan untuk individu tertentu.

Untuk penerbangan tidak berjadwal atau non-scheduled flight, Chicago Convention 1944 mengaturnya dalam Pasal 5. Lebih lanjut, konvensi memberikan batasan bahwa terhadap penerbangan tidak berjadwal ini negara peserta sepakat untuk memberikan hak kepada jenis penerbangan ini untuk terbang melintasi atau transit tanpa berhenti atas wilayah udara suatu negara atau untuk melakukan pendaratan dengan tujuan non-traffic purposes tanpa lebih dulu mendapatkan izin dari negara setempat.

Pengaturan Pasal 5 ini adalah sebagai bentuk diimplementasikannya hak lintas damai (innocent passage) dalam aktifitas penerbangan. Namun demikian, dalam pasal ini lebih lanjut ada beberapa ketentuan yang memerlukan penafsiran dan juga tidak terlepas dari ketentuan pasal lainnya dari Chicago Convention 1944. Bahwa ketentuan Pasal 5 ini juga mengakui bahwa implementasi pasal ini tidak dapat terlepas dari ketentuan untuk tujuan dari konvensi melalui ketentuan, subject to the observance of the terms of this convention. Selain itu juga, pasal ini memberikan kemungkinan adanya hak bagi setiap negara untuk mengatur dan memberikan atau tidak memberikan izin terhadap jenis penerbangan tersebut.

Berbeda halnya dengan ketentuan Pasal 6 Chicago Convention 1944 yang dengan tegas mengatur berbeda terhadap ketentuan penerbangan berjadwal (scheduled flights). Dengan tegas pasal ini mengatur bahwa terhadap suatu penerbangan berjadwal yang beroperasi dan melintas wilayah udara suatu negara peserta harus mendapatkan izin atau otorisasi dari negara setempat dan tidak ada suatu penerbangan berjadwal yang dapat beroperasi tanpa izin atau otorisasi dari negara setempat atau juga yang dikenal dengan negara kolong (subjacent state).

Implementasi Pasal 5 Chicago Convention 1944 khususnya terhadap kasus Ethiopian Airlines sudah seharusnya ditafsirkan dengan memperhatikan ketentuan -ketentuan lain dalam Chicago Convention 1944 serta memperhatikan tujuan dari konvensi untuk menghormati kedaulatan negara di ruang udara. Walaupun Pasal 5 Chicago Convention 1944 mengatur bahwa terhadap non scheduled flight memiliki hak untuk untuk terbang melintasi wilayah udara negara lain tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu, namun hak tersebut dapat dikatakan sebagai hak terbatas yang dibatasi oleh ketentuan pasal lain dari Chicago Convention 1944.

Paling utama ketentuan yang harus diperhatikan adalah kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat complete dan exclusive. Pemberian izin atau otorisasi pada pesawat udara negara lain untuk melintasi wilayah ruang udara suatu negara merupakan penafsiran dari prinsip exclusive.

Prinsip exclusive dalam kedaulatan negara di ruang udara dapat diartikan bahwa sifat kedaulatan di ruang udara adalah tertutup dan exclusive hanya negara di yang berada di bawah ruang udara

tersebut yang memiliki kedaulatan penuh. Sehingga pemanfaatan lain ruang udara suatu negara oleh negara lain baik berupa pengangkutan atau penerbangan yang melintasi wilayahnya dapat diberikan hanya dengan izin atau otorisasi yang diberikan oleh negara kolong. Norma ini pun sebetulnya sudah terdapat secara tersirat dalam Pasal 5 Chicago Convention 1944.

Lebih lanjut, pasal lain yang juga harus diperhatikan dalam implementasi Pasal 5 ini adalah Pasal 12 dan 13 Chicago Convention 1944. Pasal 12 mengatur bahwa seluruh negara peserta konvensi sepakat untuk memastikan bahwa setiap pesawat udara sipil yang terbang melintasi atau melakukan manuver di atas suatu wilayah dan pesawat tersebut memiliki tanda kebangsaan pesawat harus mematuhi peraturan dan regulasi. Ketentuan dalam pasal ini memungkinkan bahwa setiap negara peserta untuk mengaturnya dalam regulasinya sesuai dengan kepentingan nasionalnya dengan memperhatikan ketentuan konvensi.

Sedangkan Pasal 13 Chicago Convention 1944 kembali menegaskan mengenai hukum dan regulasi yang dimiliki oleh suatu negara anggota khususnya yang terkait dengan kedatangan atau keberangkatan dari wilayah negara anggota, terkait awak kabin atau cargo seperti yang terkait dengan ketentuan masuk, clearance atau izin, imigrasi, paspor, pajak dan karantina harus dipatuhi oleh seluruh penumpang, awak kabin, cargo yang akan memasuki wilayah atau akan melakukan keberangkatan dari suatu negara peserta.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan pasal tersebut sangat dimungkinkan bahwa suatu negara peserta Chicago Convention 1944 memiliki ketentuan yang beragam khususnya mengenai non scheduled flight atas dasar penafsiran yang bersifat luas terhadap ketentuan Pasal 5 Chicago Convention 1944 sebagai bentuk implementasi kedaulatan suatu negara di atas ruang udara. Sehingga penafsiran tersebut memberikan batasan terhadap dilaksanakannya hak yang dimiliki oleh segala bentuk penerbangan yang memenuhi karakteristik non scheduled flights.

Bentuk regulasi tersebut dapat berupa dikeluarkannya surat izin atau flight clearance yang disyaratkan bagi seluruh pesawat carter atau penerbangan individual ataupun dapat berupa syarat untuk memberikan pre-flight notification. Sampai saat ini, praktik negara dimungkinkan untuk beragam dalam mengatur mengenai non scheduled flight, namun demikian tentu regulasi tersebut tetap mengacu pada prinsip utama dan tujuan utama dari implementasi konvensi.

Dengan adanya penafsiran terhadap Pasal 5 Convention Chicago 1944, praktik negara yang beragam memungkinkan adanya perbedaan praktik terhadap implementasi pasal ini. Namun demikian hal tersebut dimungkinkan atas dasar kedaulatan negara. Penafsiran sempit terhadap Pasal 5 ini yaitu justru akan memberikan kesan yang berbeda dan tidak sesuai dengan implementasi prinsip kedaulatan negara di ruang udara.

Indonesia sebagai salah satu negara peserta Chicago Convention 1944 memiliki hukum nasional yang mengatur mengenai penerbangan yaitu melalui UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. UU ini merupakan pengganti dari undang-undang sebelumnya yaitu UU No 15 Tahun 1992. UU Penerbangan Indonesia mengenai kegiatan angkutan udara yang terdiri atas angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Angkutan udara niaga yang diatur dalam undang-undang penerbangan ini mengatur angkutan udara dalam negeri dan angkutan udara niaga luar negeri. Hal ini diatur dalam Pasal 83 UU Penerbangan 2009.

Indonesia termasuk salah satu negara yang mengatur dan memberikan batasan hak terhadap penerbangan tidak berjadwal luar negeri atau yang dalam undang-undang ini diatur sebagai angkutan udara niaga tidak berjadwal. Terkait dengan angkutan udara niaga ini diatur dalam Pasal 93 UU Penerbangan yaitu bahwa undang-undang mengatur bahwa kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga asing wajib mendapatkan persetujuan terbang oleh Menteri.

Lebih lanjut, terkait dengan pengamanan wilayah udara Indonesia, Pemerintah Indonesia mengaturnya dalam PP No 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Republik Indonesia,

khususnya terkait dengan pesawat udara sipil asing tidak berjadwal peraturan pemerintah ini mengatur bahwa terhadap pesawat tersebut harus memiliki izin diplomatik (diplomatic clearance), izin keamanan (security clearance) dan persetujuan terbang (flight clearance) dan terhadap pesawat udara yang tidak memiliki izin hal tersebut merupakan pelanggaran.

Terkait dengan kasus dugaan pelanggaran wilayah kedaulatan udara yang dilakukan pesawat udara Ethiopian Airlines yang memasuki wilayah Republik Indonesia, walaupun penerbangan tersebut merupakan penerbangan tidak berjadwal dan tunduk pada Pasal 5 Chicago Convention 1944 namun implementasi dari pasal tersebut harus memperhatikan implementasi ketentuan lain dari Chicago Convention 1944 dengan menghormati kedaulatan udara suatu negara yang sudah merupakan prinsip yang diakui secara internasional.

Sehingga tindakan Pemerintah Indonesia yang menggiring pesawat tersebut untuk mendarat dengan dugaan memasuki wilayah Republik Indonesia tanpa izin merupakan suatu bukti implementasi kedaulatan Indonesia terhadap ruang udara yang bersifat complete dan exclusive. Tindakan Pemerintah Indonesia terhadap Ethiopian Airlines bukanlah tindakan pelanggaran, bahkan memiliki justifikasi dalam Hukum Internasional.

*)Prita Amalia, SH., MH adalah Dosen Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran

Catatan Redaksi:

Artikel Kolom ini adalah tulisan pribadi Penulis, isinya tidak mewakili pandangan Redaksi Hukumonline

Tragedi Lion Air dan Aspek Hukumnya

Chappy Hakim Kompas.com - 25/12/2018, 19:05 WIB

Editor : Ana Shofiana Syatiri

Pasca-kecelakaan pesawat terbang Lion Air JT-610, banyak sekali permasalahan hukum yang harus diselesaikan. Tidak hanya tentang nasib dari para keluarga korban yang konon hingga saat ini masih belum tuntas diselesaikan, akan tetapi juga hal yang menyangkut tuntutan terhadap pabrik pembuat pesawat terbang Boeing yang dinilai juga harus turut bertanggung jawab terhadap terjadinya kecelakaan tersebut.

Catatan teknis tentang produk baru yang harus diikuti oleh operator pengguna pesawat terbang yang menggunakannya, dipandang juga merupakan bagian dari tanggung jawab moral dari sebuah pabrik pesawat terbang kelas Boeing. Sampai di mana tanggung jawab Boeing terhadap kepatuhan dari maskapai pengguna produknya dalam mengikuti standar prosedur pengoperasiannya yang sering berubah cepat sesuai kemajuan teknologi penerbangan.

Industri penerbangan di Indonesia memang tengah bergerak dengan cepat, bahkan mengacu kepada beberapa catatan yang ada, pertumbuhan penumpang beberapa tahun lalu telah pernah mencapai angka 10 hingga 15 persen setiap tahunnya. Pada titik inilah sebenarnya dapat dilihat dengan jelas bahwa dalam dua dekade belakangan ini pertumbuhan penumpang setiap tahun yang merambah naik secara berangsur-angsur telah gagal diantisipasi dalam hal penyediaan sdm dan infrastrukturnya. Hal ini menyebabkan Indonesia kini berhadapan dengan cukup banyak tantangan yang harus dapat diselesaikan dengan segera.

Salah satu tantangan yang kurang memperoleh perhatian adalah aspek hukum dalam industri penerbangan di Indonesia. Tidak hanya perhatian akan tetapi kajian tentang aspek hukum udara memang masih belum banyak terlihat aktifitasnya.

Jusman S.D dalam catatannya menggaris bawahi bahwa: “Sebagai Ilmu, hukum udara sering kali tidak dipandang sebagai bidang yang strategis oleh kalangan praktisi hukum di Indonesia.” Padahal bila kita melihat pertumbuhan industri penerbangan yang sangat menjanjikan itu adalah juga merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari peran penting dalam perkembangan ekonomi nasional.

Dalam konteks inilah, maka wajar saja bila kemudian kita melihat bahwa sangat dibutuhkan adanya suatu peraturan yang dapat melindungi dan mengatur proses perkembangan Industri Penerbangan di Indonesia. Pada strata Internasional antisipasi terhadap pengembangan industri penerbangan global sudah jauh lebih maju dilakukan.

Salah satu contoh adalah “Cape Town Convention 2001”. Konvensi inilah yang merupakan kunci dari aturan hukum yang telah memungkinkan banyak Maskapai Penerbangan di Indonesia terutama Lion Air memperoleh kesempatan dengan banyak kemudahan dalam proses pengadaan pesawat terbang.

Cape Town Convention 2001 merupakan suatu perjanjian internasional yang dibuat dalam rangka menyeragamkan atau standardisasi secara universal transaksi pembiayaan yang terkait dengan benda bergerak khususnya pesawat terbang dan mesin pesawat udara. Sosialisasi dari Cape Town Convention 2001, salah satunya telah pula dilakukan oleh seorang pakar hukum udara Prita Amalia SH MH. dengan menerbitkan buku: “Industri Penerbangan di Indonesia – Aspek Hukum Pasca Cape Town Convention 2001”, pada tahun 2016 yang lalu.

Yang menarik dari buku ini adalah seperti yang diutarakan oleh Prof Dr H E Saefullah Wiradipradja SH LL M. bahwa akan terdapat masalah saat Indonesia meratifikasi Konvensi Cape Town 2001 tersebut. Persoalannya, hukum yang berlaku dalam konvensi Cape Town 2001 ini

adalah sistem hukum Anglo Saxon atau Common Law, sementara hukum yang berlaku di Indonesia berdasarkan sistem hukum Eropa continental atau Civil Law.

Nah, penulis buku Prita Amalia telah menuangkan tulisan dalam bukunya itu yang memberikan argumentasi yang memadai tentang bagaimana mengatasi kesulitan ketika Indonesia telah meratifikasi Konvensi Cape Town 2001 yang memberlakukan hukum Anglo Saxon, tidak menghambat perkembangan industri penerbangan di Indonesia berkaitan dengan pengembangan armada penerbangannya.

Kembali kepada pasca-tragedi Lion Air JT-610 tentang tuntutan dari keluarga korban yang perkembangannya juga akan merambah kepada aspek hukum udara internasional, termasuk sengketa yang terjadi dalam proses kelanjutan pengadaan pesawat oleh Lion Air dari Boeing, maka sudah waktunya kita turut memikirkan tentang bagaimana mencetak lebih banyak lagi kader generasi muda yang berminat dalam hukum udara dan hukum udara internasional sebagai bagian dari laju perkembangan industri penerbangan di tanah air.

Sebuah tantangan yang juga harus segera dijawab, karena dalam konteks setiap kali terjadi kecelakaan pesawat terbang di Indonesia, maka pakar hukum yang lebih banyak terlihat bergerak justru datang dari negara lain.

Almarhum Prof Dr Priyatna Abdurrajjid, juga Prof Dr Saefullah Wiradiparadja dan beberapa kolega lainnya di Unpad serta Prita Amalia dengan bukunya “Industri Penerbangan di Indonesia – Aspek Hukum Pasca Cape Town Convention 2001” sudah coba untuk memelopornya.

Semoga ke depan dunia penerbangan Indonesia akan dapat lebih maju lagi bergerak sehingga tidak tertinggal dari perkembangan ditingkat global.

Artikel ini telah tayang di [Kompas.com](https://nasional.kompas.com/read/2018/12/25/19051711/tragedi-lion-air-dan-aspek-hukumnya) dengan judul “Tragedi Lion Air dan Aspek Hukumnya”, <https://nasional.kompas.com/read/2018/12/25/19051711/tragedi-lion-air-dan-aspek-hukumnya>.

Editor : Ana Shofiana Syatiri

Mengelaborasi Pemikiran untuk Memperkuat Kekuatan Udara Nasional

Pusat Studi Air Power Indonesia kembali menggelar pertemuan rutusnya di Perpustakaan Nasional, Rabu (6/2/2019). Dalam pertemuan kedua ini para akademisi dan praktisi penerbangan yang hadir mencoba membangun dan mengelaborasi pemikiran untuk memperkuat kekuatan udara nasional Indonesia.

Diskusi komprehensif ini membahas dua hal penting, yakni yang bersifat pada tataran ide atau pemikiran visioner, kemudian hal yang sifatnya realistis yang masih hangat diperbincangkan.

“Pertama adalah hal yang sangat ide sifatnya (pemikiran) atau berupa visi. Dan yang dua adalah yang sangat down to earth, yang sangat realistis, yang sangat up to date,” kata Marsekal TNI (pur) Chappy Hakim.

Isu-isu yang dibahas yang dibahas secara mendalam di antaranya mengenai flight information region (FIR), kebijakan bagasi berbayar yang diterapkan maskapai low-cost carrier (LCC) dan lemahnya Indonesia dalam hal dokumentasi serta penelitian dan pengembangan kedirgantaraan. Isu-isu mengenai hukum udara dan masyarakat hukum udara pun juga turut menjadi topik yang diperbincangkan.

Perkumpulan ini mencoba menelaah dan mengidentifikasi masalah-masalah di dunia penerbangan nasional dalam pemahaman masing-masing orang yang hadir untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Ridha Aditya Nugraha, akademisi penerbangan dari Air and Space Law Studies – International Business Law Program, Universitas Prasetiya Mulya, memaparkan bahwa generasi pelajar Indonesia sering kali keliru dalam pandangannya dalam hal literasi. Mereka umumnya menganggap bahwa literasi yang bagus adalah yang berbahasa Inggris dan yang dirilis oleh berbagai universitas terkemuka di dunia.

“Padahal tidak selalu seperti itu. Ada juga kok literasi yang dibuat oleh orang Indonesia yang bagus-bagus, namun memang sayangnya sang penulis kurang terkenal. Yang terjadi adalah, ujung-ujungnya mindset yang terbangun di kalangan SMA, mahasiswa S1, S2, bahkan S3 adalah mindset yang terbentuk dari bacaan yang terdapat dengan perspektif yang sama,” jelasnya.

Terkait dengan aspek kedaulatan udara, ia juga menyinggung bahwa sering kali Indonesia berbicara mengenai aspek-aspek keselamatan, keamanan dan sebagainya, namun sering kali lupa akan hal yang lebih dalam lagi.

Ia mencontohkan seperti halnya permasalahan FIR. Dalam permasalahan ini, Indonesia masih memiliki kekurangan yang mendasar, salah satunya terkait informasi dan dokumentasi.

“Seberapa saya yakin kertas yang ada di atas meja ini (dokumen-dokumen dalam persidangan internasional yang dimunculkan pihak lain) adalah asli. Bagaimana kalau ini direkayasa dan sebagainya. Terlepas dari ahli topografi, peta dan sebagainya yang kita miliki, sayang kita belum memiliki banyak kajian optimal akan keabsahan citra satelit, terpenting test case serta kajian sejauh mana dapat digunakan dalam pembuktian hukum,” jelasnya.

Dia berharap, melalui Pusat Studi Air Power Indonesia, perkumpulan ini dapat menggandeng dan menyediakan fasilitas serta berbagi informasi yang didokumentasikan dengan baik.

Sementara itu, Prita Amalia, dosen dan peneliti di Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran,

juga menyoroti sejumlah fenomena di dunia penerbangan nasional. Salah satunya ia menyebutkan bahwa kedaulatan udara mungkin adalah hal dasar, namun interpretasinya dapat meluas.

“Sampai akhirnya menurunkan kaidah-kaidah yang lain atau mengangkat (isu) seperti open skies policy, atau kenapa sekarang ada namanya schedule flight/non-schedule flight, semua mengarah ke sana,” ujarnya.

Ia juga mengamati sekelumit tentang bagasi berbayar yang diterapkan maskapai LCC. “Permasalahan yang terjadi sekarang itu di masyarakat kita adalah masalah edukasi, yang mungkin harus rajin-rajin di sampaikan,” kata dia.

Selain itu Prita juga menyinggung peristiwa nahas jatuhnya armada pesawat Boeing 737 MAX 8 beregistrasi PK-LQP milik maskapai Lion Air dalam penerbangan JT 610.

Ia memandang, dari peristiwa ini yang menjadi subjek adalah maskapainya. Menurutnya, padahal sebetulnya dalam industri penerbangan banyak subjek hukum lain yang perlu tersentuh atau dipopulerkan.

Atau masalah terkait jatuhnya JT 610 itu yang muncul adalah airline yang selalu menjadi subjek paling besar. Tetapi juga sebetulnya dalam industri penerbangan ini banyak subjek hukum lain yang sebetulnya perlu tersentuh atau perlu dipopulerkan.

Chappy Hakim yang memoderatori diskusi ini menyebutkan bahwa memang Indonesia memiliki dua kelemahan.

“Yang pertama kita lemah dalam dokumentasi, yang kedua kita sangat lemah dalam R&D (research and development). refleksi dari dua kelemahan itulah yang kita hadapi sekarang,” kata Chappy.

Menurutnya, orang tidak mempunyai pemikiran-pemikiran dalam penelitian dan pengembangan, maka dia akan berhadapan dengan masalah-masalah di saat-saat terakhir (last minutes).

“Kita kan senang dengan last minutes. Apa artinya itu, alergi dengan perencanaan. Dan lebih parah lagi, kita sekarang berada di lingkup pemikiran yang lima tahunan sifatnya. Inilah permasalahan-permasalahan yang harus kita garis bawahi bersama-sama dan itulah tugas kita nanti untuk influencing para decision maker.

Ia menyebutkan bahwa menyongsong air and space sebagai masa depan (the future) adalah tugas para akademisi dan praktisi Tahan Air yang memiliki pemikiran-pemikiran visioner untuk dunia kedirgantaraan nasional.

“Kita himpun (pemikiran) bersama-sama untuk mencoba influencing para decision maker dan juga mencoba menampung pemikiran-pemikiran dari para orang di lapangan apa masalahnya,” tutupnya.

Obrolan Dunia Aviasi, Sumbang Pemikiran untuk Kejayaan Penerbangan Nasional

JAKARTA (BeritaTrans.com) – Obrolan dunia aviasi memang tak akan ada habisnya. Banyak hal yang bisa dibahas dan dimunculkan solusinya demi kejayaan penerbangan nasional.

Pengamat penerbangan Marsekal (purnawirawan) Chappy Hakim mengemasnya dalam pertemuan menarik Pusat Studi Air Power Indonesia.

“Pelaksanaanya bulanan, menghadirkan para praktisi dan pengamat dunia aviasi,” ujar Chappy di Jakarta ditulis Kamis (7/2/2019).

Dia menerangkan bahwa Air Power adalah semua kekuatan dan dan potensi kekuatan sebuah negara yang berhubungan dengan bidang kedirgantaraan.

“Ada tiga poros utama di situ, yakni air force (kekuatan udara atau Angkatan Udara), kemudian industri penerbangan (bisa maskapai, bisa manufaktur), yang ketiga adalah perguruan tinggi (dalam konteks research and development/R&D). Itulah nasional air power,” paparnya.

Wadah ini disebutkannya, mengumpulkan para praktisi dan akademisi di bidang kedirgantaraan.

“Karena kedirgantaraan adalah masa depan kita, jadi kita tidak boleh ketinggalan dari negara lain,” ungkap dia.

Agar tak ketinggalan, perlu ada wadah pemikir-pemikir yang mencurahkan sekaligus menampung pemikiran-pemikiran itu untuk disumbangkan kepada decision maker, agar kebijakan-kebijakan di tingkat nasional juga mendapatkan masukan yang proporsional, baik yang dari akademisi maupun dari praktisi.

Pada pertemuan kali ini, pihaknya membahas dua hal penting. Pertama adalah hal yang sangat ide sifatnya (pemikiran) atau berupa visi. Kedua adalah yang sangat down to earth, yang sangat realistis, yang sangat up to date, yaitu berbicara tentang low cost carrier dan tentang bagasi berbayar serta terkait lainnya.

“Itu kita bahas semua dan kita rangkum pada satu tulisan yang akan kita sumbangkan kepada pihak-pihak yang berkepentingan. Dalam konteks ini kita juga memberikan kepada pada decision maker,” pungkas Cheppy sembari menyebutkan pertemuan dilaksanakan setiap hari Rabu awal bulan.

Saat ini tengah disiapkan empat tulisan komprehensif yakni dengan tema Kontroversi Kedaulatan Negara oleh Prita Amalia, Polemik Bagasi Berbayar pada Penerbangan Domestik oleh Ridha Aditya, United Nation Convention in the Laew of Tje Sea oleh (UNCLOS) 1982 dan FIR Singapura oleh Koesnadi Kardi, serta Tiket Murah dan FIR Singapura oleh Cheppy Hakim. (omy)

Menyoal Ribut-ribut di Langit Kepulauan Riau dan Natuna

HINGGA saat ini teras rumah kita, yakni ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna atau dikenal sebagai Flight Information Region (FIR) Natuna, masih dikelola Singapura.

Ada sejarah panjang tentang penunjukan pengelolaan ruang udara tersebut oleh International Civil Aviation Organization (ICAO).

Ketika itu, Singapura masih merupakan jajahan Inggris dan Indonesia yang masih muda belia tengah sibuk berjuang mempertahankan kemerdekaannya.

Alhasil, Indonesia absen pada sidang ICAO di Irlandia tahun 1946 dan ini berujung pada penunjukan Inggris sebagai pengelola FIR Natuna.

Saat itu, pengelolaan FIR Natuna merupakan suatu beban bagi negara, mengingat belum banyak pesawat yang melintasi kawasan tersebut. Pelayanan navigasi diselenggarakan untuk lalu lintas penerbangan yang tidak ramai.

Tujuh puluh tahun berselang, FIR Natuna telah menjelma menjadi salah satu ruang udara tersibuk di dunia.

Kini rute Jakarta-Singapura merupakan salah satu rute internasional paling ramai, bahkan telah melampaui rute gemuk London-Paris.

Mengingat letak FIR Natuna yang strategis, masih terdapat banyak penerbangan lain yang melintas guna mencapai benua Asia maupun Australia.

Setiap pesawat melintas di sana dikenakan pungutan, dikenal sebagai Route Air Navigation Service Charges.

Pungutan (charges) ketimbang pajak (taxes) dimaksudkan agar pemasukan dari pelayanan navigasi ruang udara dikembalikan untuk fungsi yang sama.

Hal ini lumrah dan berlaku di seluruh dunia. Di Indonesia, pungutan tersebut masuk ke kas negara sebagai pendapatan negara bukan pajak (PNBP).

Untuk kasus FIR Natuna, jumlah pendapatan per tahun mencapai jutaan dollar AS. Sayangnya, Indonesia hanya mendapatkan “uang sewa” dari Singapura, ibaratnya hanya sepotong kue kecil (lihat Catatan Redaksi di akhir artikel, red).

Bayangkan, betapa besar potensi PNBP jika FIR Natuna dikelola sendiri secara profesional. Pada September 2015, Presiden Joko Widodo menginstruksikan agar pengambilalihan pengelolaan ruang udara tersebut dipercepat.

Instruksi Presiden ditafsirkan agar target dapat tercapai dalam waktu tiga atau empat tahun, tepatnya lebih cepat dari amanat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menargetkan paling lama tahun 2024.

Mengingat FIR Natuna telah menjadi salah satu tambang emas di udara, sangat logis jika pemerintah Indonesia mengupayakan pengambilalihan secepat mungkin.

Sayangnya, pembubaran Dewan Penerbangan dan Antariksa Nasional Republik Indonesia (Depanri) pada Desember 2014 memperlambat upaya tersebut.

Baik disadari maupun tidak, absennya Depanri telah mengorbankan waktu untuk mengkaji

kementerian mana yang menjadi leading sector yang tepat, serta kehilangan instrumen untuk meredam timbulnya ego-sektoral selama proses berlangsung.

Isu pertahanan, kedaulatan ekonomi, dan hukum

Bagi TNI Angkatan Udara, status quo berarti tidak ada rahasia yang dapat disimpan dari Singapura.

Setiap misi penerbangan pada FIR Natuna akan selalu berada di bawah pengawasan air traffic control (ATC) negara tetangga, termasuk patroli rutin dan upaya penyergapan penerbangan gelap.

Bahkan, menyalakan mesin pesawat saja harus mendapatkan izin mereka terlebih dahulu.

Lantas bagaimana kita dapat menangkap penerbangan gelap yang dilakukan militer Singapura?

Keadaan akan menjadi lebih genting ketika ATC Singapura menolak izin terbang pesawat TNI AU atau sipil berbendera Indonesia saat kepentingan nasional mendesak (lihat Catatan Redaksi di akhir artikel, red).

Maka, tidak salah bila mendalilkan sektor pertahanan di teras rumah kita sendiri nyatanya begitu keropos.

Imbas lainnya ialah penundaan penetapan Air Defense Identification Zone (ADIZ) di teras Indonesia, tepatnya langit Natuna. Saat ini, keberadaan ADIZ Indonesia tengah dikaji ulang.

Tanpa kontrol efektif atas ruang udara, penetapan ADIZ akan melanggar norma internasional yang hidup serta berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan. Jika dipaksakan, maka berpotensi menjadi senjata makan tuan.

Urgensi pengambilalihan FIR Natuna tidak semata-mata didasari perputaran uang yang semakin besar. Ketertiban umum terpicu ketika salah satu sendi asasi negara, yakni kedaulatan ekonomi, (pengelolaannya) dikuasai asing.

Tentunya, ketertiban umum Indonesia tidak terpicu dalam semalam. Akan berbeda kondisinya jika dibandingkan dengan setengah abad silam ketika pendapatan di langit Kepulauan Riau dan Natuna tidak signifikan saat ini.

Persoalan yang tidak kalah penting ialah tanggung jawab (liability) siapa seandainya terjadi kecelakaan penerbangan sipil di langit Indonesia yang dikelola Singapura. Pendelegasian pengelolaan ruang udara bukan berarti pelimpahan tanggung jawab secara otomatis.

Instrumen perundang-undangan dan perjanjian bilateral diperlukan guna melindungi Indonesia. Insiden Uberlingen pada tahun 2002 silam dapat menjadi acuan, di mana kecelakaan pesawat terjadi di ruang udara Jerman yang dikelola Swiss.

Saat itu, pengadilan setempat sampai menelusuri perjanjian bilateral Jerman-Swiss guna membuat putusan atas gugatan yang diajukan para keluarga korban.

Perspektif pertahanan, kedaulatan ekonomi, maupun hukum telah berjalan selaras saat ini. Tidak ada alasan untuk mempertanyakan urgensi Instruksi Presiden per September 2015 atau menggunakan dalil klasik bahwa Undang-Undang Penerbangan mengamankan paling lambat tahun 2024, lantas tidak perlu terburu-buru.

Jangan pula menyebutkan, seharusnya tidak ada masalah mengingat Indonesia juga mengelola sebagian ruang udara negara tetangga, tepatnya di atas Christmas Island.

Pendelegasian Australia adalah pelimpahan beban, bukan pendapatan mengingat tidak banyak pesawat yang melintas. Maka, sangat tidak selaras jika dipadankan dengan pendelegasian pengelolaan langit Kepulauan Riau dan Natuna.

Akhir kata, penyelenggaraan kegiatan penerbangan seyogianya dilakukan berdasarkan prinsip keadilan, termasuk bagi Singapura dan Malaysia.

Singapura menggantungkan pendapatan dari hub-and-spoke atau transit di Changi, sementara Malaysia membutuhkan kepastian tersambunganya wilayah barat dengan timur melalui jalur udara, tepatnya bagi penerbangan non-sipil.

Menjadi pekerjaan rumah bagi Indonesia untuk menjamin dua hal krusial tersebut guna memuluskan pengambilalihan.

Muncul suatu pertanyaan, apakah berlama-lama mempertahankan status quo dapat dikategorikan sebagai wujud baru korupsi mengingat besarnya potensi kehilangan pendapatan negara?

Jika waktu menjawab demikian, maka ranah korupsi telah bergeser menuju ruang udara.

Catatan Redaksi:

Pada Selasa (20/1/2018) pukul 14.00 WIB, Redaksi Kompas.com menambahkan tanggapan Kedutaan Besar Singapura di Indonesia atas opini di atas sebagai berikut.

Kami menyadari bahwa Bapak Ridha mempunyai pandangannya sendiri atas masalah ini, kami ingin menerangkan bahwa komentar Bapak Ridha berisi ketidakakuratan mengenai manajemen Singapura terhadap Wilayah Informasi Penerbangan Singapura/ Singapore Flight Information Region (FIR).

Kontrol Lalu Lintas Udara Singapura/ Singapore Air Traffic Control (ATC) menyediakan layanan navigasi udara dan mengelola semua penerbangan sipil didalam FIR tanpa diskriminasi. Hal ini untuk menjamin keamanan dan efisiensi lalu lintas sipil.

Apabila ada kebutuhan untuk berkoordinasi antara ATC Singapura dan pesawat terbang milik Indonesia, ATC Singapura akan secara konsisten memfasilitasi penerbangan tersebut segera demi keselamatan pesawat sipil tersebut.

Sebagian besar otoritas FIR mengenakan biaya atas Route Air Navigation Services (RANS) kepada maskapai penerbangan untuk membiayai penyediaan layanan navigasi udara. Bagi FIR Singapura, kami tidak pernah menahan biaya RANS yang telah dikumpulkan tersebut.

Singapura mengumpulkan biaya RANS atas nama Indonesia, lalu biaya tersebut kami setorkan secara penuh kepada Direktorat-Jenderal Perhubungan Udara (DJPU) Indonesia, dikurangi biaya transfer antar bank yang standar.

Rapat rekonsiliasi mengenai biaya RANS ini diadakan secara rutin oleh pihak DJPU Indonesia dan Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS). DJPU Indonesia juga mengakui bahwa rekening tersebut telah sesuai. Biaya RANS tidak dikenakan di wilayah Natuna.

Lau Yee Ler Sekretaris Pertama (Politik) Kedutaan Singapura Jakarta.

Artikel ini telah tayang di [Kompas.com](https://www.kompas.com) dengan judul “Menyoal Ribut-ribut di Langit Kepulauan Riau dan Natuna”, <https://nasional.kompas.com/read/2018/02/27/13422401/menyoal-ribut-ribut-di-langit-kepulauan-riau-dan-natuna?page=all>.

Editor : Laksono Hari Wiwoho

Akademisi dan Polemik Mismanajemen Garuda Indonesia

TIDAK sedikit yang meragukan sinergi antara bidang keilmuan dan dunia profesional. Ketika menjumpai suatu permasalahan, bukan tidak mungkin hasil riset akademik yang mencoba menemukan solusi berakhir dengan celetukan, “Ah, kebanyakan teori!”

Sebaliknya, berkembang pula jurus instan atau tambal sulam guna menyelesaikan permasalahan tanpa melihat kembali tatanan keilmuan yang ada.

Premis ini tampaknya berlaku pada banyak sektor, salah satunya bisnis penerbangan sipil. Tidak heran jika terdapat jurang lebar antara dunia akademik dan profesional.

Belakangan ini, berita nasional sempat dihangatkan isu rencana mogok massal pilot Garuda Indonesia. Memiliki pangsa pasar penerbangan domestik yang signifikan, absennya maskapai berpelat merah ini berpotensi berdampak besar terhadap konektivitas dalam negeri, baik penumpang maupun kargo. Keutuhan jembatan udara nasional berada di ujung tanduk.

Salah satu latar belakang polemik tersebut ialah seputar pengelolaan maskapai penerbangan. Manajemen Garuda Indonesia kesulitan menemukan titik temu dengan Asosiasi Pilot Garuda serta Sekretariat Karyawan Garuda Indonesia terkait tuntutan restrukturisasi manajemen perusahaan. Ancaman mogok belum sirna.

Sembari negosiasi berlangsung, kiranya kita dapat menengok cerita insan akademik yang sukses membawa dunia penerbangan negaranya maju serta berdampak positif bagi sektor ekonomi dan pariwisata.

Cerita dari Negeri Kincir Angin

Kisah ini terjadi pada era 1970-an ketika Profesor Henri A Wassenbergh selaku Direktur International Institute of Air and Space Law Universiteit Leiden diangkat menjadi Senior Vice President KLM.

Wassenbergh memegang peranan supervisi terhadap hubungan kerja sama luar negeri. Ia juga dipercaya menjadi penasihat pemerintah Belanda dalam berbagai perundingan internasional terkait dunia penerbangan.

Saat itu konsep open skies tengah dikembangkan. Dunia sedang mencari tahu dampak positif maupun negatif dari kehadiran konsep baru tersebut. Suatu peluang muncul bagi mereka yang visioner.

Wassenbergh berhasil menganalisis dampak positif open skies serta membuat Belanda selangkah lebih maju melalui penandatanganan perjanjian open skies antara Belanda dan Amerika Serikat pada tahun 1992.

Alhasil, Bandara Schiphol sebagaimana telah dipersiapkan mending Wassenbergh dengan matang menjadi satu-satunya bandara di Eropa daratan yang kelimpahan penumpang dari seantero Amerika Serikat.

Armada KLM berhasil dipersiapkan guna menjemput peluang. Kepiawaian berdiplomasi Sang Profesor juga telah menciptakan jaring pengaman bagi ekspansi KLM, yaitu imunitas dari tuntutan praktik antikompetisi atau kartel sehubungan ditandatanganinya perjanjian kerja sama (code-shared) dengan maskapai Amerika Serikat, Northwest Airlines.

Kombinasi kedudukan dan ilmu yang dimiliki Wassenbergh memainkan peranan penting di balik cerita kebangkitan industri penerbangan Belanda sebagaimana turut berdampak positif bagi sektor pariwisata. Bayangkan, betapa banyak lapangan pekerjaan yang tersedia berkat ekspansi tersebut.

Kehadiran Schiphol sebagai salah satu hub utama di Eropa saat ini merupakan bukti keberhasilan menyinergikan riset akademik dengan dunia profesional.

Beberapa tahun lalu, Lufthansa terlihat mengikuti langkah KLM dengan menunjuk Profesor Regula Dettling-Ott sebagai salah satu petinggiannya.

Penunjukan tersebut memperkuat premis bahwa peran akademisi semakin diperhitungkan dalam bisnis penerbangan, salah satunya untuk tujuan ekspansi.

Mungkinkah terjadi di Indonesia?

Nyatanya suatu momentum hadir di balik kisruh yang tengah terjadi di tubuh Garuda Indonesia. Peluang ekspansi berpotensi muncul dari keberlakuan ASEAN Open Skies. Sebaliknya, pemanfaatan bersama pangkalan udara untuk penerbangan komersial sipil berpotensi menimbulkan masalah.

Masih terdapat sederet potensi peluang maupun permasalahan lain yang mungkin akan optimal terlihat hanya dari perspektif akademisi. Alhasil, sinergi dengan insan akademik dibutuhkan guna menentukan arah.

Hal ini tidak hanya berlaku bagi Garuda Indonesia, tetapi juga untuk Angkasa Pura selaku pengelola bandara sekaligus salah satu pemangku kepentingan utama. Ada anggapan bahwa tidak realistis bila menyarankan agar kursi Direktur Utama Garuda Indonesia diduduki seorang akademisi.

Lantas, apakah seorang bankir atau (mantan) kapten penerbang sebagai the right man on the right place juga sulit untuk menjawabnya?

Satu hal yang pasti ialah butuh sinergi untuk menjalankan maskapai penerbangan dengan optimal.

Sangat beralasan untuk mulai mempertimbangkan kehadiran akademisi pada jajaran manajemen Garuda Indonesia, Angkasa Pura, serta para pemangku kepentingan dunia penerbangan nasional lainnya.

Perlu individu yang benar-benar memahami ilmu terkait, semacam hukum udara dan manajemen transportasi udara.

Bila diracik dengan baik, akademisi dapat berperan signifikan guna menggapai peluang. Akademisinya pun bukan sekadar akademisi, tetapi yang berjiwa ekspansionis.

Artikel ini telah tayang di [Kompas.com](https://ekonomi.kompas.com/read/2018/07/11/085154026/akademisi-dan-polemik-mismanajemen-garuda-indonesia) dengan judul “Akademisi dan Polemik Mismanajemen Garuda Indonesia,” <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/07/11/085154026/akademisi-dan-polemik-mismanajemen-garuda-indonesia>.

Editor : Laksono Hari Wiwoho

Pusat Studi Air Power Indonesia, Wadahnya Para Pecinta Dirgantara

AVTEN - Mulai awal tahun 2019 digelar kegiatan pusat belajar dan kajian tentang kedirgantaraan yang menggunakan wadah perkumpulan dengan terminologi Pusat Studi Air Power Indonesia.

Saat pertemuan perdana pada 9 Januari lalu, forum ini mempertemukan para akademisi dan praktisi bidang kedirgantaraan. Mereka “curhat” mengenai apa saja yang menjadi pandangan mereka dalam melaksanakan tugas kesehariannya serta ide yang ingin disampaikan.

Namun sejujurnya, menurut salah satu penggagas forum ini, Marsekal (Pur) TNI Chappy Hakim (21/1/2019), siapapun yang berminat dan peduli terhadap perkembangan kedirgantaraan di Tanah Air bisa untuk menjadi anggota Pusat Studi Air Power Indonesia.

Sepanjang tahun 2019, rencana kegiatan utama perkumpulan ini akan diskusi bulanan yang akan diselenggarakan pada setiap hari Rabu minggu pertama. Setiap tiga bulan sekali juga akan menerbitkan karya tulis berupa buletin atau jurnal dari hasil diskusi yang berlangsung.

Chappy berharap di masa mendatang Pusat Studi Air Power Indonesia dapat menjadi semacam “think tank” bagi para pengambil keputusan kebijakan, khususnya di bidang kedirgantaraan.

Namun demikian, saat ini belum diketahui apa dan bagaimana wujud perkumpulan ini, serta bagaimana pembiayaannya.

Akan tetapi, niat luhurnya adalah memulai langkah terlebih dahulu dengan sukarela untuk menggelar kegiatan diskusi yang akan menghasilkan tulisan ringkas mengenai pemikiran-pemikiran positif tentang kedirgantaraan.

“Respon dari banyak pihak, terutama akademisi dan para praktisi, ternyata cukup antusias menyambut ide ini dan semoga Pusat Studi Air Power akan dapat berkembang dan bermanfaat,” tutur Chappy.

Disebutkannya, forum ini juga telah melaporkan kelahirannya kepada beberapa pejabat seperti Panglima TNI, Kepala Staf Angkatan Udara dan Menteri Perhubungan RI serta Rektor UI.

“Alhamdulillah menyambut baik ide pembentukan Pusat Studi Ini,” ungkapnya.

Dia juga berharap semoga ke depan akan lebih banyak lagi para praktisi dan akademisi yang bergabung agar pusat studi ini benar-benar dapat memberikan kontribusinya pada derap pembangunan kedirgantaraan di Indonesia.

Mulai Melangkah untuk Mendongkrak Kekuatan Udara Indonesia

AVTEN - Di Indonesia, orang-orang yang ahli di bidang kedirgantaraan terbilang masih sangat terbatas atau mungkin 'langka'. Jumlah anak-anak bangsa yang berhadapan langsung dengan tantangan industri penerbangan pada level global pun masih sedikit. Hal ini berdampak pada sulitnya mengelola Kekuatan Udara Nasional (National Air Power).

Marsekal (Pur) TNI Chappy Hakim menjelaskan National Air Power adalah sebuah terminologi yang merefleksikan pengertian tentang segala sesuatu dan atau aktivitas yang dimiliki atau dikelola sebuah negara berkaitan dengan keudaraan atau kedirgantaraan.

Dia mengatakan, menurut guru besar ITB Dr. Ir. Said Jenie (Rohimahallah), di Amerika Serikat, National Air Power bersandar pada tiga penyangga utama. Ketigannya terdiri dari Angkatan Udara (United State Air Force/ USAF), Industri kedirgantaraan (pabrik pesawat dan maskapai penerbangan) serta perguruan tinggi yang memberikan sumbangsih dalam hal penelitian dan pengembangan.

Di sebagian besar negara maju, kegiatan dalam lingkup National Air Power dibina dan dikelola secara terpusat pada tingkat strategis. Hal tersebut pun dituangkan dalam sebuah blue print jangka panjang dan terselenggara secara berkelanjutan dari rezim ke rezim.

"Sebab utamanya sangat sederhana, yaitu karena semua yang berkaitan dengan kedirgantaraan akan berhubungan langsung dengan masa depan dan memerlukan SDM berkualitas serta dana yang sangat besar. Lebih dari itu semua, kegiatan kedirgantaraan atau aktivitas dalam ruang (air and space) sangat bergantung pada kemajuan yang pesat dari ilmu pengetahuan dan teknologi," jelasnya, Kamis (10/1/2019).

Menurutnya, karena kedirgantaraan usianya relatif masih sangat muda, maka masih sedikit para ahli penerbangan menghasilkan pengetahuan tentang kedirgantaraan di permukaan bumi ini. Demikian pula di Indonesia, para ahli dibidang kedirgantaraan masih sangat langka.

"Masih sedikitnya ahli kedirgantaraan yang berhadapan langsung dengan tantangan industri penerbangan di tingkat global, menyebabkan banyak negara menjadi tertinggal atau minimal mengalami kesulitan dalam pengelolaan National Air Power mereka masing-masing," cetusnya.

Dijelaskannya, salah satu penyebabnya adalah di tingkat pengambilan keputusan kebijakan strategis tidak atau kurang memperoleh masukan yang proporsional dari para ahli. Hal tersebut akan mengakibatkan banyak permasalahan yang kemudian dihadapi dilapangan.

Salah satu contoh sederhana, bagaimana bisa terjadi di Cengkareng dan Halim kepadatan lalu lintas penerbangan yang mencapai angka ribuan take off-landing dalam satu hari. Sementara itu, tidak begitu jauh dari Jakarta ada Bandara Kertajati yang dibangun dengan biaya triliunan rupiah dan sampai hari ini baru terdapat 14 pergerakan pesawat dalam satu hari.

Berangkat dari keprihatinan terhadap masalah penerbangan yang sudah puluhan tahun berlangsung di Tanah Air, Rabu (9/1/2019) lalu sejumlah orang yang memiliki perhatian besar terhadap dunia penerbangan nasional berkumpul dan mencoba untuk membentuk Pusat Studi Air Power Indonesia. Pertemuan perdana ini difasilitasi Kepala Perpustakaan Nasional, M. Syarif Bando.

"Tujuannya adalah melihat kemungkinan apakah kiranya dapat dikumpulkan para ahli di bidang National Air Power di Indonesia yang "concern" terhadap perkembangan kedirgantaraan di Tanah Air untuk disatukan dalam satu wadah yang nantinya dapat berperan sebagai "Think Tank" bagi para pengambil keputusan dalam konteks "National Policy"," ungkap Kepala Staf TNI Angkatan Udara periode 2002 – 2005 ini.

Menurutnya, dengan adanya think tank seperti ini, berharap kebijakan yang ditentukan tidak akan menjadi masalah dalam tataran pelaksana di lapangan. Karena orang-orang yang terhimpun di dalam wadah tersebut terdiri dari para akademisi dan praktisi yang memiliki kepedulian dan spirit yang sangat besar untuk berkontribusi pada Ibu Pertiwi.

“Agar bangsa ini tidak menjadi tertinggal dalam pengelolaan National Air Power sebagai tantangan masa depan bangsa,” tegasnya.

Chappy sangat berharap Pusat Studi Air Power Indonesia yang sedang dirintis bersama rekan-rekannya dapat sukses dalam melaksanakan keinginannya yang luhur, untuk turut berperan dalam perkembangan dunia kedirgantaraan di Tanah Air.

Operasi Serigala PGT

Kenang 53 Tahun Operasi Trikora, Korpaskhas Gelar Napak Tilas dan Baksos

SORONG, DISPENAU. Mengenang perjuangan bangsa Indonesia dalam mengusir penjajah Belanda di Papua yang dikenal dengan operasi Trikora (Tri Komando Rakyat) 53 tahun silam, Korps Pasukan Khas (Korpaskhas) TNI Angkatan Udara menggelar kegiatan napak tilas atas jasa-jasa prajurit PGT-AURI (Pasukan Gerak Tjepat Angkatan Udara Republik Indonesia) yang melaksanakan operasi lintas udara untuk melaksanakan penerjunan di daerah Sorong, Teminambuan, Papua Barat, Kamis (15/2/2019).

Peristiwa heroik operasi lintas udara Trikora dengan sandi Operasi Serigala menerjunkan sebanyak 81 prajurit PGT-AURI (sekarang Korpaskhas). Pada operasi inilah tonggak sejarah pengibaran bendera Merah Putih di wilayah Irian Barat untuk pertama kali terjadi.

Sebelum pelaksanaan kegiatan napak tilas, diawali dengan rangkaian kegiatan bakti sosial kesehatan pengobatan secara gratis, pemberian kacamata secara gratis kepada masyarakat, dan penyerahan bantuan untuk rumah ibadah masjid dan gereja berupa semen, sajadah, keyboard, sound system dan mixer.

Pada bakti sosial kesehatan sebanyak 450 warga masyarakat berobat dari target rencana pengobatan 1000 orang. Sementara pada bakti kesehatan pengobatan mata, warga yang berobat dan mendapat kacamata secara gratis sebanyak 210 warga masyarakat dari target awal 320 orang. Untuk tenaga dokter dan tenaga medis dari Korpaskhas ditambah satu dokter dari pemerintah daerah.

Tempat ibadah yang mendapat sumbangan diantaranya Musala Al Mu'minin 150 sak semen, Musala SMK Kesehatan Yapis 50 sak, Masjid Kajase 100 sak, Masjid Darul Ulum 50 sak, Masjid Arrahman Karpas, Pure 50 sak, Gereja Tiberias 50 sak, Gereja El Shaday 50 sak, Gereja Alfa 50 sak, Gereja Markus Kohoin 50 sak, Gereja Katolik 100 sak, Gereja Srer 150 sak, Gereja Sria 100 sak ditambah keyboard, sound system, dan mixer. Tempat ibadah tersebut berada di Kabupaten Sorong yang sebelumnya telah didata berdasarkan kebutuhan masing-masing.

Rencana kegiatan napak tilas Operasi Serigala hari ini, Minggu (16/2/2019) akan dihadiri oleh Kepala Staf Angkatan Udara Marsekal TNI Yuyu Sutisna, S.E., M.M., pejabat tinggi TNI Angkatan Udara, Dankorpaskhas Marsekal Muda TNI Eris Widodo beserta staf dan juga dihadiri mantan Kasau Marsekal TNI (Purn) Chappy Hakim, serta beberapa mantan Komandan Korpaskhas.

Adapun kegiatan pada acara puncak yaitu ziarah ke Taman Makam Pahlawan Tribuana, drama kolosal pelaksanaan Operasi Serigala, penerjunan free fall sebanyak 81 prajurit Korpaskhas, serta peletakan batu pertama renovasi pembangunan Tugu Merah Putih oleh Kasau.

Ziarah ke Makam Pahlawan Manuhua

Jumat tanggal 15 Februari 2019 sampai dengan Sabtu 16 Februari 2019, saya mengikuti kegiatan di Sorong atas undangan dari Korps Paskhas Angkatan Udara. Korps Pasukan Khas Angkatan Udara yang dulu bernama PGT (Pasukan Gerak Tjepat) menyelenggarakan kegiatan Napak Tilas Sejarah Operasi Srigala di Teminabuan Kabupaten Sorong Selatan. Operasi Srigala adalah bagian dari pelaksanaan infiltrasi pasukan (sukarelawan) Indonesia yang tugas pokoknya berkait langsung dengan upaya membebaskan Irian Barat dari tangan penjajah Belanda. Acara kegiatan napak tilas dipimpin langsung oleh KSAU Marsekal Yuyu Sutisna.

Salah satu dari rangkaian pendahuluan acara kegiatan tersebut adalah ziarah ke TMP Tri Jaya Sakti yang terletak di Sorong. Pada kegiatan ziarah tersebut saya turut mendampingi Komandan Korps Paskhasau Marsda Eris. TMP Tri Jaya Sakti menjadi bagian penting dari kegiatan napak tilas, karena di TMP Jaya Sakti inilah Pahlawan Manuhua dimakamkan. Letnan Udara Manuhua memimpin satu kompi pasukan saat melaksanakan Operasi Srigala yang diterjunkan di Teminabuan. Penerjunan ini menjadi salah satu momen paling heroik yang dilaksanakan oleh para prajurit patriot bangsa dalam melaksanakan tugas negara.

Letnan Udara Manuhua yang gugur dalam pertempuran pasca penerjunan di Teminabuan, dimakamkan di Sorong. Manuhua dimakamkan di TMP Tri Jaya Sakti kabupaten Sorong Selatan. Untuk menghormati dan menghargai jasa kepahlawanan Manuhua, namanya telah diabadikan sebagai nama Pangkalan Angkatan Udara di kabupaten Biak Numfor, propinsi Papua. Pangkalan Angkatan Udara Manuhua adalah sebuah Pangkalan Udara Militer type A yang berada dibawah kendali Komando Operasi Angkatan Udara III yang juga bermarkas di Kabupaten Biak.

(sumber berita : Dispenau ; pengalaman sendiri)

Melihat Tugu Merah Putih di Teminabuan

Chappy Hakim

Kemarin hari Sabtu tanggal 16 Februari, saya berkesempatan melihat dari dekat Tugu Merah Putih di Kampung Wersar, Teminabuan kabupaten Sorong Selatan. Beruntung sekali, saya diundang oleh Korps Paskhasau untuk mengikuti kegiatan Napak Tilas Sejarah Operasi Srigala di Teminabuan. Sebuah kegiatan yang sangat besar artinya bagi upaya berkelanjutan dalam proses memelihara kebanggaan korps yang sekaligus merupakan sebuah refleksi dari penghargaan yang tinggi kepada para pahlawan pelaku sejarah yang telah mendarmabaktikan jiwa dan raganya untuk menjaga Martabat Ibu Pertiwi.

Tugu Merah Putih didirikan tepat di lokasi para penerjun dari PGT (Pasukan Gerak Tjepat) AURI yang kini bernama Korps Paskhasau, mendarat pada pelaksanaan penerjungan dalam rangka operasi pembebasan Irian Barat di tahun 1962 bulan Mei. Pada tugu tersebut telah diukir nama-nama penerjun PGT yang diterjunkan pada peristiwa tersebut. Yang sangat mengharukan adalah saat menyaksikan dua orang pelaku sejarah, penerjun anggota PGT yang masih hidup, turut serta dalam napak tilas kemarin itu. Kepala Staf Angkatan Udara Marsekal Yuyu Sutisna memberikan perhatian yang sangat besar terhadap keberadaan Tugu Merah Putih yang sangat bersejarah tersebut. Hal itu antara lain terlihat dari bagaimana Angkatan Udara yang akan berkerjasama dengan pemerintah daerah setempat dengan mendukung ide yang akan menjadikan lokasi Tugu Merah Putih sebagai daerah tujuan wisata di Sorong Selatan.

Perhatian yang sangat besar diperlihatkan oleh Bupati beserta jajaran pemerintah daerah Kabupaten Sorong Selatan dalam menangani lokasi bersejarah di Teminabuan, Papua. Lokasi bersejarah yang sangat penting dan mengandung nilai patriotisme dalam proses pembebasan Irian Barat dari tangan penjajah Belanda. Tanpa spirit patriotisme dan semangat juang yang tidak kenal menyerah dari para pahlawan bangsa, kiranya tidak mungkin NKRI dapat dijaga eksistensinya. Jayalah Tanah Air Udara ku Indonesia.

(Sumber : Dispenau, Pengalaman Pribadi)

Berbagi di Seskoau Lembang

Chappy Hakim

Senin 25 Februari 2019 saya diminta untuk memberikan kuliah umum di Seskoau Lembang dengan topik bahasan tentang Strategi Dirgantara. Kegiatan ini sudah menjadi kegiatan rutin “mengajar” pada masa pensiun yang telah berlangsung lebih kurang 14 tahun. Selain memberikan kuliah, tentu saja saya selalu menyempatkan diri untuk bernostalgia melihat sekeliling kompleks Seskoau yang sudah banyak kemajuan dan tambahab beberapa bangunan baru.

Saya sendiri pernah menjadi Perwira Siswa di Seskoau pada tahun 1986, yang berarti sudah berlalu 33 tahun yang lalu. Sebagian besar bangunan masih sama dengan beberapa bangunan tambahan yang baru dan juga beberapa ruangan kelas yang sudah di renovasi menjadi lebih bagus. Seskoau Lembang juga memiliki lapangan golf yang walau tidak begitu luas akan tetapi sangat menantang karena permukaannya yang naik turun cukup curam. Selain itu, fasilitas olah raga yang dimiliki Seskoau adalah juga lapangan tembak. Tidak juga luas, akan tetapi cukup untuk memfasilitasi para Perwira untuk latihan menembak pistol.

Lokasi Seskoau di Lembang cukup indah dengan pemandangan yang lepas hingga gunung Tangkuban Perahu yang tampak di kejauhan. Cuaca yang walau sudah tidak sedingin 33 tahun lalu akan tetapi cukup sejuk bagi orang yang datang dari Jakarta. Pagi hari masih terlihat kabut yang agak tebal menghampar terbentang di sela-sela pepohonan cemara yang masih lebat disekeliling kompleks.

Mengajar dihadapan para Perwira muda selalu saja mengundang gairah dalam berkomunikasi di kelas besar. Spirit para Perwira muda calon pemimpin masa depan yang pada umumnya masih berpangkat Mayor dapat dirasakan dari aktifnya mereka dalam sesi tanya jawab. Semoga Angkatan Udara kedepan dapat lebih maju lagi dan dapat berkontribusi positif dalam mengawal eksistensi Sang Ibu Pertiwi dan Bapak Angkasa, Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sumber, naskah dan gambar : pengalaman & koleksi sendiri.

Mantan KSAU Dorong Depanri Diaktifkan Kembali

jpnn.com, [JAKARTA](#) - Kenaikan harga tiket dan bagasi berbayar yang diterapkan sejumlah maskapai penerbangan berdampak pada sejumlah sektor.

Tidak hanya menekan pertumbuhan industri pariwisata. Namun juga merembet ke Usaha Menengah Kecil dan Mikro (UMKM) yang menjajakan oleh-oleh dan hotel.

Mantan KSAU dan Pengamat Penerbangan Marsekal TNI (Purn) Chappy Hakim mengatakan Dewan Penerbangan dan Antariksa Nasional Republik Indonesia (Depanri) perlu diaktifkan kembali untuk menyelesaikan sengkabut transportasi udara.

Belakangan ini konsumen mengeluhkan tarif tiket yang mahal dan penerapan bagasi berbayar. Sementara perusahaan penerbangan mengeluhkan mahalnnya harga avtur. Hal ini bisa memberikan dampak negatif pada perekonomian.

Lebih lanjut dirinya menerangkan untuk mengelola penerbangan tidak cukup dengan satu institusi, karena dampaknya besar.

Dewan penerbangan tidak hanya mengurus dan mengevaluasi harga tiket pesawat dan tarif bagasi tetapi juga membahas hal lainnya seperti strategi ekonomi ke depan.

“Jika kebijakan strategis tidak mendapatkan masukan yang tepat aviation yang complicated itu, bisa terjadi kebijakan-kebijakan itu menimbulkan banyak masalah di bawah,” terangnya.

Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Polana B. Pramesti menyatakan bahwa pelaksanaan penerapan tarif angkutan udara kelas ekonomi dan pelaksanaan bagasi berbayar untuk kelompok pelayanan no frills (tanpa tambahan layanan) telah memenuhi peraturan dan ketentuan yang berlaku.

Masalahnya, masyarakat masih belum tersosialisasi dengan baik sehingga menimbulkan gejala pada saat penyelenggaraannya. Menurutnya, maskapai harus menjabarkan komponen tarif, kelompok pelayanan, ketentuan bagasi dan komponen biaya angkutan udara secara transparan kepada masyarakat.

“Sebelum diterapkan, ketentuan- ketentuan tersebut sangat perlu disosialisasikan. Hal ini untuk menghindari dampak psikologis berupa keluhan dari masyarakat,” tuturnya.

Polana menambahkan bahwa pihaknya saat ini tengah meninjau ulang beberapa Peraturan Menteri terkait tarif dan bagasi berbayar tersebut. Peraturan pertama adalah PM 185 tahun 2015 yakni ketentuan bagasi berbayar berkaitan periode permohonan, periode sosialisasi, dan periode evaluasi.

Sedangkan peraturan kedua adalah PM 14 tahun 2016 terkait dengan formulasi dan perhitungan tarif batas atas dan batas bawah angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi serta pengaturan tarif sesuai kelompok pelayanan.

“Kita ingin semuanya win-win solution, dengan tetap mengutamakan keselamatan sebagai core bisnis penerbangan,” ujar Polana

Perkembangan Asimetris Penerbangan Nasional yang Sangat Membahayakan

Kejadian tabrakan fatal 2 pesawat terbang sipil komersial antara Pesawat Batik Air jenis Boeing 737-800 dengan nomor registrasi PK-LBS dan pesawat TransNusa dengan jenis ATR 42 seri 600 di landasan Bandar Udara Halim Perdanakusuma, tanggal 4 April 2016 yang lalu, ternyata tidak berpengaruh sama sekali dengan upaya meningkatkan terus slot penerbangan sipil komersial di Halim.

Potensi bahaya dalam pengelolaan penerbangan sipil komersial yang mendompleng Pangkalan Angkatan Udara sama sekali tidak menjadi pertimbangan dalam upaya mengembangkan terus slot penerbangan sipil komersial.

Pangkalan Angkatan Udara Halim Perdanakusuma pernah di jadikan untuk International Airport sementara pada saat Cengkareng di bangun untuk memfasilitasi dan menggantikan Airport Kemayoran yang sudah tidak memadai lagi. Untuk sementara, karena memang Halim tidak didisain bagi keperluan atau kegiatan penerbangan sipil komersial.

Dengan runway yang hanya satu buah tanpa tersedianya Paralel Taxiway dan area parkir pesawat yang sempit maka Halim memang tidaklah tepat, bahkan berpotensi bahaya bagi kegiatan penerbangan sipil komersial. Demikian pula pertimbangan lain bahwa Halim adalah merupakan kawasan “restricted area” seperti yang ditegaskan kembali dalam PP no 4 tahun 2018 tentang Pam Wilayah Udara Nasional.

Tentu saja hal tersebut juga merujuk kepada fungsi Halim sebagai Markas Besar Pusat Kendali dari Sistem Pertahanan Udara Nasional yang merupakan bagian dari system pertahanan nasional Negara Kesatuan Republik Indonesia. Perkembangan selanjutnya yang terjadi adalah, pada saat “salah urus” penerbangan sipil di Cengkareng di tahun 2014.

Ketika itu terjadi delay yang hampir mencapai 10 hingga 12 jam dan nyaris terjadi kesemrawutan yang tidak terkendali, maka muncullah ide untuk mengalihkan “untuk sementara” (tidak jelas, sementara sampai kapan?) kelebihan slot penerbangan di Cengkareng ke Halim.

Mempertimbangkan posisi Halim sebagai Pangkalan Angkatan Udara dan beberapa kegiatan yang berkaitan dengan system pertahanan keamanan negara antara lain Penerbangan VVIP dan penerbangan Kepala Negara serta Tamu Negara setingkat, maka disepakatilah saat itu untuk tindakan penyelamatan sementara dengan memberikan slot penerbangan bagi kegiatan penerbangan sipil sebanyak 74 take off landing dalam satu hari (tahun 2014). Yang sangat “aneh” adalah muncul perkembangan untuk meningkatkan slot penerbangan di Halim, atas pertimbangan lebih banyak orang senang bepergian dari Halim.

Pertimbangan Halim sebagai basis dari sistem pertahanan udara nasional sama sekali diabaikan dan ini terlihat pada realita dalam belakangan ini (2018-2019) sudah terjadi lebih dari 100 hingga 150 slot penerbangan sipil dalam sehari di Pangkalan Angkatan Udara Halim. Tidak diketahui kemudian bagaimana Angkatan Udara dapat melakukan kegiatan penerbangan operasional dan penerbangan latihan di rumahnya sendiri.

Sebuah keputusan yang sangat ceroboh dan sangat naif. Bahkan konon sudah terlintas pula sebuah rencana besar mengembangkan Halim untuk menjadi International Airport kembali tanpa terlihat perencanaan ke mana kegiatan sistem pertahanan udara nasional akan di pindahkan.

Rangkaian pengelolaan penerbangan sipil yang terkesan sangat amatiran ini memang sesungguhnya dapat dimaklumi karena perkembangan dinamika dari manajemen penerbangan secara nasional selama ini, hampir 2 dekade berjalan asimetris antara penerbangan sipil dan penerbangan militer atau non sipil.

Keseimbangan pemikiran dalam mengelola penerbangan secara nasional sejauh ini memang terlihat berpihak “hanya” kepada bagaimana meningkatkan sektor penerbangan sipil komersial belaka. Penerbangan bagi keperluan pertahanan keamanan negara dan tata kelola pemerintahan seperti penerbangan Angkatan Udara, Angkatan Darat Angkatan Laut, Kepolisian Negara, Bea Cukai dan institusi pemerintah lainnya, sama sekali tidak diperhatikan.

Itu semua terlihat dari bagaimana pengembangan penerbangan sipil komersial sudah merambah masuk ke pangkalan-pangkalan udara militer yang merupakan bagian atau sub system dari system pertahanan negara.

Tidak hanya pangkalan-pangkalan militer saja yang menjadi sasaran (Halim, Adi Sutjipto, Ahmad Yani, Juanda dan sebentar lagi Tasikmalaya, Malang dan lainnya) akan tetapi juga ruang udara atau “air space” yang tadinya diperuntukkan bagi penerbangan latihan militer serta keperluan “patroli udara” dalam konteks National Security sama sekali tidak menjadi pertimbangan.

Inilah gambaran dari perkembangan penerbangan nasional yang asimetris dalam arti jauh dari mempertimbangkan aspek pertahanan keamanan negara. Perkembangan penerbangan sipil komersial telah berjalan sendiri meninggalkan kepentingan penerbangan yang berada dalam domain pertahanan keamanan negara dan tatakelola pemerintahan dari sebuah negara yang berdaulat dan bermartabat.

Apabila perkembangan ini berlanjut terus, maka akan sangat berbahaya, tidak hanya bagi aspek keselamatan penerbangan akan tetapi lebih jauh dari itu akan sangat mengancam eksistensi dari Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Kejadian 911 di Amerika Serikat di tahun 2001 lalu adalah sekedar contoh saja dari betapa berbahayanya penerbangan sipil komersial yang dapat digunakan oleh teroris untuk meruntuhkan martabat sebuah negara. Penerbangan sipil komersial yang lepas kendali dan dapat membuat Amerika Serikat, sebuah negara super power dalam kondisi “Under attack”, dengan diserangnya Pentagon, Gedung Putih, dan Menara Kembar di New York yang runtuh hanya dalam hitungan jam saja.

Artikel ini telah tayang di [Kompas.com](https://kompas.com) dengan judul “Perkembangan Asimetris Penerbangan Nasional yang Sangat Membahayakan”, <https://nasional.kompas.com/read/2019/03/03/14333321/perkembangan-asimetris-penerbangan-nasional-yang-sangat-membahayakan>.

Persoalan FIR Singapura yang Harus Segera Diselesaikan

Editor : Ana Shofiana Syatiri

Membahas tentang FIR atau Flight Information Region adalah juga membahas tentang kegiatan penerbangan secara keseluruhan. FIR memang merupakan salah satu prosedur tata kelola yang dikenal dan berlaku khususnya pada kegiatan penerbangan sipil komersial. Indonesia sebagai negara anggota PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa), maka secara otomatis menjadi “contracting-state” dari [International Civil Aviation Organization](#) (ICAO).

Seluruh pengelolaan dari penerbangan sipil domestik di Indonesia merupakan sub system dari Global Air Transportation System yang tunduk kepada Regulasi ICAO. Dalam hal ini, terutama sekali adalah yang berkaitan dengan International Civil Aviation Safety Regulation yang dikeluarkan oleh ICAO.

Yang patut digaris bawahi disini, dan akan selalu menjadi isu yang sensitive adalah mengenai pengelolaan penerbangan secara keseluruhan yaitu penerbangan sipil dan juga penerbangan militer. Kementerian Perhubungan RI, merujuk kepada ketentuan Internasional, telah menjadi wakil resmi pemerintah Indonesia yang berperan sebagai National Civil Aviation Authority.

Sebuah institusi resmi negara Republik Indonesia yang memegang otoritas – kewenangan sebagai pengatur atau regulator dan penanggung jawab dari pengelolaan penerbangan sipil. Dalam konteks ini maka kewenangan pengaturan FIR di Indonesia menjadi wewenang dan tanggung jawab Kementerian Perhubungan.

Masalahnya adalah, bahwa kegiatan penerbangan di Indonesia tidaklah hanya terdiri dari penerbangan sipil belaka. Dalam aspek pengamanan, pertahanan dan keamanan negara, maka ada pula penerbangan lain yaitu penerbangan militer (Angkatan Udara, Darat dan Laut) dan penerbangan dari instansi pemerintah lainnya, seperti Kepolisian dan Bea Cukai misalnya. Nah, kegiatan penerbangan (militer) ini secara hukum dan sistem komando pengendaliannya tidak berada dibawah Kementerian Perhubungan sebagai pemegang otoritas penerbangan sipil.

Dengan demikian maka bila kita berbicara tentang FIR, maka patut menjadi perhatian bersama bahwa dalam pengelolaannya, sepanjang berada dalam wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia harus dipertimbangkan pula urusan kepentingan dari penerbangan yang bukan penerbangan sipil.

Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam menghadapi masa depan pertumbuhan ekonomi global yang tengah bergeser dari Amerika – Eropa kearah kawasan Pasifik akan menjumpai banyak tantangan antara lain mengenai masalah perkembangan dari penerbangan sipil komersial.

Pada titik inilah , maka sudah waktunya Indonesia harus segera menentukan sikapnya dalam menghadapi pengelolaan penerbangan sipil terutama yang berkait dengan FIR. Sudah sejak tahun 1946 wilayah udara kedaulatan Indonesia di perairan Selat Malaka pengelolaan FIR nya, berada di tangan otoritas penerbangan sipil Singapura. Banyak masalah yang harus segera diselesaikan dengan cepat, agar wibawa bangsa, kedaulatan negara dan proses pembangunan nasional secara keseluruhan tidak terganggu karenanya.

Sudah sangat lama masalah ini dibiarkan berlalu seolah-olah tidak bermasalah sama sekali. Sudah banyak tulisan dan analisis dalam berbagai FGD dan Seminar menguraikan tentang banyak hal yang berkait dengan pengelolaan penerbangan sipil khususnya tentang penyelenggaraan FIR yang lebih khusus lagi FIR di wilayah udara perairan Selat Malaka.

Persepsi menyesatkan yang memahami bahwa Indonesia belum cukup memiliki dana dan sdm untuk mengelola FIR di Kawasan perairan Selat Malaka adalah sebuah refleksi dari sikap “Inferiority Complex”.

Dua tahun lalu Indonesia sudah dinilai oleh ICAO sebagai negara yang masuk dalam kategori negara yang sudah berkemampuan untuk comply dengan International Civil Aviation Safety Regulation. Bahkan nilai yang diperoleh dalam audit ICAO, Indonesia telah mencapai nilai keselamatan terbang yang diatas rata-rata Dunia.

Sudah cukup lama masalah FIR ini tidak pernah terungkap dengan jernih mengenai tata kelolanya yang untuk sementara dianggap “hanya” semata masalah pengelolaan dari penerbangan sipil belaka.

Penerbangan Militer yang bertugas dalam konteks Pertahanan Kemanan Negara justru merupakan kunci utama dalam masalah yang berkait dengan Pertahanan Kemanan Nasional atau National Security.

Realitanya memang masih banyak upaya yang harus dilakukan untukmencerahkan pikiran dari mereka yang selama ini kurang memahami benar tentang masalah-masalah pertahanan keamanan nasional sebagai dasar dan basis dari eksistensi keberadaan sebuah negara yang bermartabat dan berdaulat.

Kesimpulannya adalah bahwa FIR yang terletak di kawasan perairan Selat Malaka sudah harus

TANGGAPAN TERHADAP TULISAN DR Damos Agusman tentang FIR

dikuasai oleh Otoritas Penerbangan Indonesia, karena wilayah tersebut adalah merupakan wilayah udara kedaulatan NKRI.

Wilayah Udara Kedaulatan yang juga merupakan sumber daya alam yang harus dikuasai negara dan diperuntukkan bagi sebesar-besarnya kesejahteraan rakyat, sesuai dengan amanah Konstitusi.

Tulisan DR Damos Agusman tentang FIR adalah berupa uraian yang sangat runtut dan mencerahkan, akan tetapi sayang sekali karena keterbatasannya, maka isi tulisan secara keseluruhan dapat menyesatkan pembaca dalam hal pengertian soal kedaulatan negara di udara. Hal ini sangat berbahaya bila tidak dijelaskan secara menyeluruh dan lengkap termasuk tentang apa yang sebenarnya terjadi di lapangan. Keterbatasan DR Damos sangat amat dimaklumi karena beliau tidak memiliki background dibidang Teknis Penerbangan dan kurang memahami mengenai seluk beluk pertahanan dan keamanan negara. Oleh sebab itu maka beliau menjadi tidak mengetahui tentang apa yang sebenarnya terjadi di kawasan udara kepulauan Riau dalam konteks pertahanan keamanan NKRI. Demikian pula tinjauannya menjadi tidak menyentuh sama sekali mengenai wilayah kepulauan Riau sebagai wilayah perbatasan yang kritis atau “Critical Border” yang mudah memicu munculnya “Border Dispute” sebagai penyebab yang banyak menyebabkan perang sepanjang sejarah umat manusia.

Untuk meluruskan permasalahan tersebut maka, berikut ini saya lampirkan pokok-pokok tanggapan terhadap tulisan DR Damos Agusman dari seorang Pakar yang merupakan Praktisi dibidang Aviasi (Pilot Angkatan Udara – pernah menjabat Komandan Pangkalan Udara dikawasan perbatasan RI) sekaligus seorang Akademisi Hukum Udara, yang belakangan ini sangat aktif mengikuti perkembangan hukum udara internasional di panggung global. Penyandang gelar S3 dibidang hukum udara yang tentu saja merupakan orang yang

sangat tepat dan kompeten untuk meluruskan kekeliruan DR Damos Agusman yang memang bidang ke ilmuannya tidak bersinggungan dengan masalah teknis penerbangan dan pertahanan keamanan negara. Beliau adalah DR. Supri Abu SH MH yang menanggapi dengan tanpa mengurangi rasa hormat terhadap DR Damos sebagai seorang ilmuwan yang banyak berkisah dalam hubungan Inrenasional.

Berikut, tanggapan dari DR Supri Abu SH.MH

(Menanggapi tulisan DR. Damos Agusman): Yang sangat mendasar dalam hal tulisan DR. Damos adalah bahwa uraian analisis tentang FIR sama sekali tidak berdasarkan atau mengacu pada Chicago Convention 1944. Perlu diketahui bahwa Konvensi Chicago Pasal 1 menyebutkan dengan sangat jelas bahwa, setiap negara mempunyai kedaulatan yang “Complete” dan “Exclusive”. Lebih jauh dari itu pada regulasi ICAO Annex 11 yang mengatur tentang Air Traffic Services, di dalamnya terdapat hal yang mengatur masalah FIR.

Pendapat DR Damos yang mengatakan bahwa “Masalah FIR tidak berkaitan dengan masalah kedaulatan tetapi hanya pada aspek keselamatan penerbangan” agaknya sangat keliru. Analisis yang dapat dilakukan terhadap hal tersebut adalah bahwa berdasar kepada Annex 11 pada bagian 2 disebutkan bahwa, “Contracting States shall determine, ... for the territories over which they have jurisdiction, those portions of the airspace and those aerodromes where air traffic services will be provided” Hal ini menunjukkan negara yang mempunyai kedaulatan lah yang mempunyai kewajiban memberikan pelayanan lalu lintas udara bagi penerbangan dan ini menjadi bukti pengakuan setiap negara akan adanya kedaulatan. Pelayanan lalu lintas udara tersebut antara lain berbentuk FIR. Dengan demikian maka hal Ini juga membuktikan bahwa FIR sangat berhubungan dengan kedaulatan sebuah negara.

Tanggapan berikutnya terhadap tulisan

DR Damos yang menjelaskan bahwa FIR tidak selalu identik dengan wilayah negara dan bahwa seluruh wilayah di bumi ini harus dikapling-kapling untuk tujuan FIR, adalah betul sekali. Namun harus juga dipahami, sekali lagi bahwa negara yang memiliki wilayah kedaulatan lah yang pertama kali mempunyai kewajiban memiliki FIR. Dalam hal ini bagi yang berbatasan darat dengan negara lain, batas negara selalu identik dengan batas FIR. Tetapi hal tersebut menjadi berbeda dengan negara yang berbatasan dengan wilayah internasional seperti Indonesia yang memiliki ruang udara bebas.

Sesuai dengan ketentuan ICAO, maka hak tersebut harus dibicarakan secara regional yang melibatkan negara disekitar untuk mencapai kesepakatan yang kemudian harus disetujui oleh ICAO. Inilah yang menyebabkan luas negara tidak sama dan identik dengan luas FIR. Jadi jelas sekali disini bahwa tidak hanya sekedar pertimbangan keselamatan semata. Lebih jauh hal ini dijelaskan dalam Annex 11 Pasal 2.1.2 bahwa, "Those portions of the airspace over the high seas or in airspace of undetermined sovereignty where air traffic services will be provided shall be determined on the basis of regional air navigation agreements". Dengan demikian kesimpulannya adalah bahwa dasar awal pemberian pelayanan lalu lintas udara itu berdasarkan wilayah kedaulatan. Namun begitu, pemberian pelayanan lalu lintas penerbangan bisa didelegasikan dengan pembatasan, seperti yang telah dijelaskan. Dengan demikian pula menjadi sangat gamblang bahwa, penentuan adanya FIR adalah berdasarkan wilayah udara kedaulatan, dan itu berarti bahwa FIR berhubungan erat sekali dengan kedaulatan.

Kesimpulan ini sekaligus membantah tulisan DR Damos yang mengatakan bahwa, "namun bukan berarti bahwa negara pemilik harus menjadi pengontrol udara di atasnya". Karena pengontrolan udara adalah implementasi adanya kedaulatan.

Kembali ke masalah FIR di Kep Riau, kewajiban pelayanan memang bisa didelegasikan, pernyataan dalam Pasal 2.1.1 bahwa, Note... "if one state delegates to another state the responsibility for the provision of air traffic services over its territory,

it does so without derogation of its national sovereignty. Dalam hal ini, dapat diartikan bahwa jika suatu negara mendelegasikan pelayanan navigasi penerbangan wilayah udaranya kepada suatu negara, maka hal tersebut tidak akan mengurangi kedaulatan negara yang mendelegasikan. Dengan kata lain bahwa negara yang menerima pendelegasian tersebut hanya mengelola sebatas pada permasalahan teknis dan operasional semata, dan tidak akan keluar dari konteks keselamatan penerbangan dan kelancaran lalu lintas udara yang menggunakan wilayah udara dimaksud. Dalam hal ini memang kedaulatan bisa berkurang bila dilakukan dengan perjanjian karena juga merupakan sumber Hukum Internasional, tapi ICAO juga sudah mengatur bahwa, "Both the delegating and providing States may terminate the agreement between them at any time."

Sesuai dengan pendapat Hans Kelsen yang mengatakan bahwa kedaulatan merupakan esensi dari kualitas negara yang artinya negara harus berada pada otoritas tertinggi. Otoritas biasanya didefinisikan sebagai hak atau kekuatan untuk mengeluarkan perintah yang mewajibkan. Kekuatan sesungguhnya adalah untuk memaksa yang lain untuk bertindak tertentu dan tidak untuk membenarkan sebuah otoritas. Individu harus wajib menerima hak untuk mewajibkan perintah, sehingga individu yang lain wajib mematuhi. Dalam hal ini otoritas merupakan awal dari karakteristik dari sebuah tatanan normatif. Selain itu, bahwa fungsi hukum internasional dalam konteks ilmu hukum sebagai suatu aturan atau kaedah yang berlaku bagi subyeknya, fungsi lain adalah sebagai instrumen yang digunakan oleh pemerintah suatu negara untuk mencapai tujuan nasionalnya. Untuk itu, agar tercipta otoritas tertinggi di wilayah udara di Kepulauan Riau yang saat ini menjadi kekuasaan otoritas penerbangan sipil Singapura, seluruh wilayah udara Indonesia harus dikendalikan sendiri, termasuk ruang udara di atas Kepulauan Riau yang pengaturan ruang udaranya dikendalikan oleh Singapura yang dikenal dengan nama FIR Singapura.

Terkait dengan pendapat DR Damos bahwa "Indonesia tidak bisa memaknai control oleh Singapura... adalah penggerogotan terhadap kedaulatan Indonesia". Tentang hal ini dengan mudah bisa dibuktikan bahwa

atas nama FIR, Singapura telah menetapkan "Danger Area" Singapura di wilayah udara dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia sebagai Naval Carrier Operation Area (WSD15) dan Naval Exercise Area (WSD45) sampai pada ketinggian FL 550 tanpa izin atau persetujuan dari Pemerintah Republik Indonesia. Tidak itu saja, bahkan Singapura sudah dengan leluasa menggunakan area tersebut untuk penerbangan militer dan berdalih sebagai "Traditional Training Area". (terminologi yang tidak memiliki dasar hukum) Hal ini pasti tidak diketahui dan dipahami oleh DR Damos. Dengan demikian, maka jelas sekali bahwa penetapan Danger Area tersebut adalah melebihi kewenangan otoritas penerbangan Singapura dan melanggar kedaulatan Indonesia, termasuk telah menetapkan jalur udara menghindari wilayah tersebut yang merugikan penerbangan sipil Indonesia. Apakah hal demikian itu bisa dianggap tidak menggerogoti kedaulatan Indonesia? atau DR Damos dapat dengan gampang mengatakan kedaulatan sudah selesai dan tidak relevan? Pada konteks ini, mungkin DR Damos perlu melihat realita dilapangan dan tidak hanya mendalami masalah ini dengan pendekatan yang bersahaja dalam arti melihat persoalan FIR sebagai sebuah masalah yang sangat sederhana saja, sebuah masalah yang hanya sekedar masalah hubungan internasional belaka.

Saya sendiri, dengan tidak bermaksud mengurangi sedikitpun rasa hormat terhadap peran dari para diplomat, lebih setuju jika pengambilalihan FIR Singapura ini cukup dengan pendekatan teknis saja bukan diplomatik, karena para diplomat pada umumnya akan berkonsentrasi "hanya" kepada tugas pokoknya saja yang berorientasi pada pendekatan hubungan internasional saja. Disamping itu para diplomat pasti akan kesulitan untuk dapat memahami tentang masalah FIR yang banyak bermuatan teknis penerbangan antara lain seperti hal mengenai Danger Area misalbya. Maka untuk itulah dalam rangka upaya pengambilalihan tersebut kiranya ketentuan ICAO harus diikuti sebagai acuan utama. Dalam hal ini, pendekatan yang harus dilakukan adalah pendekatan wilayah udara yang memang menjadi tanggung jawab Indonesia. Dengan pendekatan wilayah kedaulatan Indonesia maka, tidak ada alasan

penolakan dari Singapura dan Malaysia atau negara lainnya. Hal ini tentu saja berbeda bila wilayah pengelolaan FIR tersebut termasuk wilayah udara bebas maka perlu dilakukan koordinasi antara Singapura, Malaysia dan Indonesia karena wilayah ini tidak masuk ruang udara kedaulatan.

Akhirnya, kita akan dapat lebih mudah dalam menyusun rencana Langkah-langkah pengambilalihan FIR secara teknis dengan mencontoh langkah Kamboja yang mengambil alih FIR-nya dari Thailand. Kamboja telah melakukan pendekatan teknis terlebih dahulu dan pada tahun 2000 Kamboja membangun pelayanan navigasi internasionalnya serta kemudian pada tahun 2001 membuat workingpaper ke ICAO. Akhirnya walaupun banyak yang menentang, namun atas dasar azas kedaulatan negara, maka Kamboja memperoleh hak mengendalikan sendiri wilayah udara kedaulatannya sejak tahun 2002. (DR. Supri Abu SH MH).

Itulah tanggapan dari DR Supri Abu SH, MH yang mudah-mudahan dapat dimengerti oleh semua pihak yang selama ini terombang ambing dalam mempersepsikan masalah FIR Singapura. Instruksi Presiden Republik Indonesia sudah sangat jelas seperti yang dikemukakan oleh Menhub Ignasius Jonan pada jumpa pers di Kantor Presiden Selasa tanggal 8 bulan September tahun 2015 yang lalu, bahwa kita harus segera mengambil alih FIR Singapura. Tidak ada pilihan atau interpretasi lain.

Jakarta 4 Maret 2019

