



# KERJASAMA ANTAR NEGARA DALAM MENGIDENTIFIKASI PESAWAT UDARA GUNA MENDUKUNG PENGAMANAN WILAYAH UDARA NASIONAL INDONESIA

*(Cooperation Between Nations in Identifying Aircraft to Support Securing Indonesian National Air Area)*

Anjar Edy Prastowo, Mohammad Halkis, Rudi Sutanto  
Prodi Strategi Pertahanan Udara, Unhan RI  
anjaredyprastowo@gmail.com

*Abstract. Cooperation between countries in securing the national airspace of Indonesia is still not optimal, because there are still violations for various reasons related to flight permits, FIR control in the Riau Islands, the perspective of jurisdictional airspace (EEZ) and ASLs. The purpose of this study is to analyze the mechanism of cooperation between countries in identifying aircraft and analyzing the impact of such cooperation on violations of Indonesia's national airspace. The study uses a qualitative method with a narrative design. Data were obtained by interview and observation techniques on the actors in the field. The results of the study show that cooperation between countries can be carried out in the form of multilateral cooperation in the form of violation prevention mechanisms under the auspices of the international organization ICAO or in the form of bilateral cooperation in the form of CMAC implementation between Indonesia - Singapore and Joint Integrated Exercise between Indonesia - US in EEZ and ASLs. The cooperation mechanism generally has an impact on reducing the intensity of violations that occur in Indonesia's national airspace. The conclusion of this study states that cooperation between countries in identifying aircraft will have an impact on reducing violations of Indonesia's national airspace.*

**Keywords:** *cooperation, identification, security, violation*

Abstrak. Kerja sama antar negara dalam pengamanan wilayah udara nasional Indonesia dirasa masih belum optimal, karena masih terjadi pelanggaran dengan berbagai alasan baik terkait izin terbang, kendali FIR di Kepulauan Riau, sudut pandang ruang udara yurisdiksi (ZEE) dan ALKI. Tujuan penelitian yaitu menganalisis mekanisme kerja sama antar negara dalam mengidentifikasi pesawat udara dan menganalisis dampak dari kerja sama tersebut terhadap pelanggaran wilayah udara nasional Indonesia. Penelitian menggunakan metode kualitatif dengan desain naratif. Data diperoleh dengan teknik wawancara dan pengamatan (observasi) terhadap para pelaku di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kerja sama antar negara dapat dilaksanakan dalam bentuk kerja sama multilateral berupa mekanisme pencegahan pelanggaran dalam wadah organisasi internasional ICAO maupun dalam bentuk kerja sama bilateral berupa implementasi CMAC antara Indonesia -

Singapura dan Latihan Bersama Terpadu antara Indonesia - AS di ZEE dan ALKI. Mekanisme kerja sama tersebut secara umum berdampak pada berkurangnya intensitas pelanggaran yang terjadi di wilayah udara nasional Indonesia. Kesimpulan dari penelitian ini menyebutkan bahwa kerja sama antar negara dalam mengidentifikasi pesawat udara akan berdampak pada berkurangnya pelanggaran wilayah udara nasional Indonesia.

**Kata kunci:** kerja sama, identifikasi, pengamanan, pelanggaran

## 1. Pendahuluan

Dalam dunia penerbangan, hubungan kerja sama antar negara terjadi di dalam sebuah organisasi penerbangan sipil yaitu *International Civil Aviation Organisation* (ICAO). ICAO adalah badan khusus PBB yang dibentuk berdasarkan Konvensi Chicago 1944 untuk mengurus administrasi dan tata kelola penerbangan sipil internasional (*Convention on International Civil Aviation, 1944*). ICAO mulai beroperasi secara resmi pada tanggal 14 April 1947 setelah memenuhi persyaratan organisasi yang dibuat pada tahun 1944. ICAO adalah organisasi internasional yang berbasis antar pemerintah, karena anggotanya adalah perwakilan pemerintah dari setiap negara. Organisasi ini adalah contoh kerja sama dalam praktik liberalisme, dengan memberi kesempatan kepada berbagai negara untuk berkolaborasi dalam penyelenggaraan hubungan internasional di bidang penerbangan. Hubungan kerja sama di dalamnya mengatur tentang ketentuan umum dan khusus dalam pelaksanaan penerbangan. ICAO menyediakan suatu jaringan khusus bagi negara-negara anggotanya agar dapat berhubungan secara langsung dalam penyediaan layanan navigasi penerbangan maupun pelayanan pendukung lainnya terkait keselamatan penerbangan. Sehingga idealnya, jika kerja sama multilateral dilaksanakan dengan baik di dalam organisasi ICAO, maka akan menciptakan keteraturan dalam dunia penerbangan.

Namun dalam pelaksanaannya masih banyak terjadi pelanggaran wilayah udara di negara-negara yang juga anggota ICAO, termasuk pelanggaran di wilayah udara Indonesia. Selain perizinan terbang (*flight clearance*), pelanggaran tersebut masih

terjadi karena adanya perbedaan sudut pandang (kesepahaman) dalam mengartikan peraturan atau ketentuan penerbangan di dalam area tertentu seperti di Kepulauan Riau yang berada di bawah kendali *Flight Information Region* (FIR) Singapura, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) maupun Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Adanya nota kesepahaman antara Indonesia - Singapura di awal tahun 2022 terkait FIR di atas Kepulauan Riau dan *Defence Cooperation Agreement* (DCA) masih belum bisa mengurangi secara penuh terjadinya pelanggaran wilayah udara di Kepulauan Riau, sehingga masih perlu implementasi dari nota kesepahaman tersebut dalam wujud personel koordinator di *Air Traffic Control* (ATC). Adanya kerja sama militer berupa latihan bersama yang telah dilaksanakan oleh Indonesia - Amerika Serikat (AS) juga tidak mengurangi pelanggaran yang dilakukan oleh AS di ZEE dan ALKI, sehingga masih diperlukan latihan bersama yang melibatkan kementerian/lembaga sipil terkait, yang benar-benar secara nyata memberikan pemahaman kepada AS untuk mengetahui ketentuan dan aturan penerbangan di wilayah udara Indonesia. Masih diperlukan banyak upaya diplomasi yang lebih giat dalam menegakan aturan penerbangan yang berada di wilayah udara Indonesia baik terkait wilayah udara kedaulatan maupun wilayah udara yurisdiksi.

Beberapa latar belakang terjadinya pelanggaran wilayah udara antara lain belum ada sinkronisasi antar negara terkait izin terbang (*flight clearance*) dengan rencana penerbangan (*flight plan*) baik di wilayah kedaulatan Indonesia maupun wilayah kedaulatan Indonesia yang berada di bawah kendali FIR Singapura, kemudian adanya perbedaan sudut pandang terhadap ruang udara di wilayah yurisdiksi (ZEE) maupun ALKI. Latar belakang tersebut memperlihatkan adanya gap dalam hubungan antar negara dalam bidang penerbangan antara Indonesia dengan negara-negara lainnya baik di organisasi penerbangan internasional seperti ICAO maupun secara bilateral. Dari latar belakang di atas maka peneliti dapat merumuskan beberapa pertanyaan sebagai berikut:

- a. Bagaimana mekanisme kerja sama antar negara dalam mengidentifikasi pesawat udara dalam mendukung pengamanan wilayah udara nasional

Indonesia?

- b. Bagaimana dampak secara umum kerja sama tersebut terhadap berkurangnya pelanggaran wilayah udara nasional Indonesia, secara khusus di Kepulauan Riau di bawah FIR Singapura, ZEE dan ALKI?

## 2. Tinjauan Pustaka

### 2.1. Teori Hubungan Sipil-Militer

Di dalam karyanya yang sudah diterjemahkan dalam bahasa Indonesia, berjudul “Prajurit dan Negara: Teori dan Politik Hubungan Militer-Sipil”, Samuel P. Huntington (2003) menjelaskan bahwa adanya interaksi sipil-militer dalam berbagai bidang baik ideologi, politik, ekonomi, sosial-budaya maupun kehidupan kemasyarakatan merupakan salah satu aspek dalam sebuah kebijakan keamanan nasional. Kebijakan keamanan nasional akan selalu berubah menyesuaikan dengan tingkat ancaman yang datang pada suatu negara. Hubungan antara sipil-militer merupakan komponen institusional dasar dari sebuah kebijakan keamanan militer, sehingga hubungan ini perlu dijalin dengan baik agar kebijakan keamanan militer dapat dilaksanakan dengan baik tanpa hambatan dalam lingkungan negaranya sendiri (Huntington, 2003).

Di sektor penerbangan, penyelenggaraan kerja sama antara sipil-militer telah dilaksanakan oleh pihak otoritas bandara Indonesia dengan TNI dengan adanya *Military Civil Coordination* (MCC). MCC berkedudukan di beberapa bandara sipil yang diawaki oleh beberapa personel militer, di mana tujuannya adalah untuk mengkoordinasikan dan mensinkronkan kepentingan militer agar selaras dengan pelaksanaan kegiatan dalam penerbangan sipil supaya tercipta keamanan dan keselamatan penerbangan. Hal paling sering dilaksanakan oleh personel MCC adalah mengkoordinasikan hal-hal yang terkait dengan permasalahan identifikasi penerbangan, baik penerbangan yang berasal dari sipil maupun militer, termasuk saling bertukar informasi penerbangan dalam mengantisipasi adanya potensi pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing baik sipil maupun militer. Kebutuhan

identifikasi yang cepat dan akurat membuat MCC menjadi bagian yang sangat penting dari sebuah operasi pertahanan udara di manapun.

## **2.2. Teori Hubungan Internasional**

Dalam karyanya yang berjudul “Pengantar Hubungan Internasional”, Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochammad Yani (2005) menjabarkan bahwa hubungan internasional mengalami banyak sekali perkembangan diantaranya permasalahan terorisme, perkembangan globalisasi ekonomi isu-isu internasionalisasi lainnya (Anak Agung Banyu Perwita, 2005). Perspektif realisme dan liberalisme merupakan dua perspektif utama dalam sebuah studi hubungan internasional yang memiliki pandangan berbeda terhadap cara negara-negara berinteraksi di tingkat global. Realisme tradisional dikembangkan oleh pemikir seperti Hans Morgenthau dan E.H. Carr (Proctor, 2015). Realisme adalah perspektif yang menekankan pada kepentingan nasional, kekuatan, dan persaingan di antara negara-negara sebagai faktor dominan dalam hubungan internasional. Berfokus pada realita politik dan keamanan, realisme berpendapat bahwa negara-negara berusaha untuk memperoleh kekuatan dan keamanan untuk melindungi kepentingan nasional mereka. Realisme mempertahankan bahwa anarki (kekurangan otoritas sentral yang mengatur negara-negara) adalah ciri pokok dalam sistem internasional, dan ini menghasilkan persaingan dan tindakan rasional dari negara-negara untuk mempertahankan keamanan dan kekuatan.

Sedangkan di sisi lain, liberalisme menekankan pada kerja sama, institusi internasional, dan nilai-nilai universal dalam hubungan internasional. Perspektif ini berpendapat bahwa negara-negara dapat bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama. Institusi internasional dan norma-norma hukum internasional dapat membantu mengelola konflik dan meningkatkan stabilitas dunia. Liberalisme juga memberikan perhatian besar terhadap isu-isu hak asasi manusia, demokrasi, dan perdagangan bebas. Dalam perkembangannya, liberalisme telah mengalami berbagai variasi termasuk neoliberalisme yang menyoroti peran institusi internasional dalam

mengurangi konflik dan mempromosikan kerja sama (Robert Owen Keohane, 2012). Liberalisme menekankan pentingnya dialog diplomatik, diplomasi publik dan kerja sama lintas negara untuk menciptakan stabilitas dan mencegah konflik.

Salah satu aspek penting dalam studi hubungan internasional adalah eksplorasi tentang organisasi internasional yang berfungsi sebagai salah satu elemen aktif dalam dinamika hubungan internasional. Organisasi internasional yang bentuknya antar pemerintah memiliki anggota negara-negara yang menjadi pihak-pihak yang terlibat dalam pembentukan, operasional, dan keputusan organisasi tersebut, seperti contoh ICAO. ICAO merupakan sebuah lembaga yang didirikan oleh negara-negara dalam Konvensi Chicago 1944 yang bertujuan untuk mengatur pelayanan navigasi udara internasional serta mengembangkan teknik dalam bernavigasi dalam penerbangan serta mempromosikan keselamatan, keamanan, efisiensi, dan keberlanjutan penerbangan internasional. ICAO menerapkan sebuah standar yang sama dalam proses identifikasi pesawat terbang, di mana pertukaran informasi penerbangan dilaksanakan dengan menggunakan jaringan AFTN dengan standar format penerbangan yang diatur di dalam ICAO Annex 10 Volume II. Informasi berbentuk kode ini berisi informasi-informasi penerbangan penting khususnya terkait keselamatan penerbangan yang menjadi patokan sehingga tidak bisa diakses secara umum. Para pengguna sarana penerbangan wajib mematuhi dan menaati protokol yang ada dalam informasi tersebut.

### **2.3. Teori Kedaulatan Udara**

Adi Kusumaningrum (2018) dalam karyanya yang berjudul “Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional” menjelaskan tentang dua teori utama yang dikenal saat ini, yaitu teori udara bebas dan teori negara berdaulat di udara. Teori udara bebas menyatakan bahwa ruang udara adalah ruang bebas yang tidak bisa dimiliki oleh negara manapun. Teori udara bebas ini didasarkan pada sifat udara yang bebas dan merupakan warisan seluruh umat manusia. Teori udara bebas ini dibagi menjadi beberapa aliran, seperti kebebasan ruang udara tanpa

batas, kebebasan ruang udara dengan hak khusus, dan kebebasan ruang udara dengan penetapan wilayah. Kemudian, teori negara berdaulat di udara yang menyatakan bahwa ruang udara adalah bagian dari wilayah negara yang berdaulat dan eksklusif di atasnya. Teori negara berdaulat di udara ini didasarkan pada prinsip kedaulatan negara dan perlindungan keamanan nasional. Teori negara berdaulat di udara ini juga dibagi menjadi beberapa aliran, seperti teori keamanan, teori pengawasan Cooper, dan teori udara Schacter. Teori keamanan menyatakan bahwa suatu negara memiliki kedaulatan atas wilayah udaranya sampai batas yang diperlukan untuk menjaga keamanan negaranya yang didasarkan pada prinsip kedaulatan negara dan perlindungan keamanan nasional. Teori pengawasan Cooper menyatakan bahwa kedaulatan negara ditentukan oleh kemampuan negara yang bersangkutan untuk mengawasi ruang udara yang ada di atas wilayahnya secara fisik dan ilmiah yang didasarkan pada prinsip pengawasan dan pengendalian ruang udara. Teori udara Schacter menyatakan bahwa wilayah udara harus sampai pada suatu ketinggian, di mana udara masih cukup mampu mengangkat (mengapungkan) balon dan pesawat udara yang didasarkan pada prinsip keterbatasan fisik dan teknis ruang udara (Kusumaningrum, 2019).

Wilayah udara merupakan bagian dari wilayah suatu negara yang terletak di atas wilayah darat dan perairannya. Namun, karena belum terdapat kesepakatan yang jelas mengenai batas wilayah udara, beberapa ahli telah melakukan penelitian terhadap hukum-hukum kuno terkait ruang udara. Upaya untuk menyelesaikan masalah kedaulatan wilayah udara dilakukan pada tahun 1910 dengan diselenggarakannya Konferensi Internasional Navigasi Udara di Paris, Perancis. Namun, konferensi ini hanya dihadiri oleh tiga negara, yaitu Perancis, Jerman, dan Inggris. Upaya selanjutnya dilakukan pada tahun 1919 dengan diselenggarakannya konferensi internasional di Paris, yang diikuti oleh 31 negara, dan menghasilkan Konvensi Paris 1919. Pasal 1 dari Konvensi Paris 1919 menetapkan bahwa "setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif di wilayah udaranya." Namun, Konvensi Paris 1919 tidak berhasil karena tidak mencapai jumlah ratifikasi yang diperlukan. Pada tahun 1929, sebuah

kesepakatan disepakati oleh *American Communication Bureau*, yang mengakui bahwa setiap negara memiliki wilayah udara di atasnya. Pada tahun 1944, Konvensi Chicago diselenggarakan di Amerika Serikat, dan Pasal 1 dari Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa "setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif di wilayah udara yang berada di atas wilayahnya." Dengan demikian, Konvensi Chicago 1944 mengakui kedaulatan negara di seluruh dunia terhadap ruang udara di atas wilayah masing-masing negara.

Berikut kerangka pemikiran kerja sama antar negara dalam penelitian ini:



Gambar 2.3 Kerangka pemikiran kerja sama antar negara

### 3. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. dengan desain penelitian berbentuk naratif. Salah satu kompetensi dari peneliti kualitatif diantaranya mampu melakukan analisa terhadap data kualitatif dengan metode induktif secara berkesinambungan. Analisa dimulai dari analisis deskriptif, domain, komponensial dan tema budaya. Hasil analisis bisa disajikan dalam bentuk diagram batang, grafik garis, tabel distribusi frekuensi (Sugiyono, 2013). Desain naratif kualitatif, yaitu metode penelitian kualitatif yang digunakan untuk menganalisis dan menyajikan cerita atau narasi dari berbagai sumber yang relevan. Penelitian ini merupakan sebuah penelitian yang difokuskan pada kerja sama multilateral antar negara di dalam sebuah wadah organisasi internasional ICAO dengan cara memanfaatkan data identifikasi penerbangan dan kerja sama bilateral berupa perjanjian guna mencegah terjadinya pelanggaran wilayah udara.

#### 4. Hasil Penelitian dan Pembahasan

##### 4.1. Hasil Pengumpulan Data

###### a. Data Pelanggaran Wilayah Udara Nasional Indonesia

Pelanggaran wilayah udara merupakan situasi di mana pesawat udara baik sipil maupun militer, melanggar ketentuan tentang wilayah udara yang telah ditetapkan oleh suatu negara. Ketentuan lain yang dibuat adalah berdasarkan hukum internasional sehingga pelanggaran wilayah udara dapat memiliki konsekuensi serius berupa sanksi diplomatik, protes internasional, dan bahkan konflik bersenjata jika situasi memanas. Hukum dan konsekuensi yang berlaku dalam kasus pelanggaran wilayah udara dapat bervariasi tergantung pada yurisdiksi dan situasi



Diagram 4.1.a. Jumlah pelanggaran wilayah udara Indonesia

2015 - 2023 semester 1 (sumber: Koopsudnas)

Ada fokus khusus yang perlu diperhatikan terhadap banyaknya kejadian pelanggaran di tahun 2019 sampai dengan tahun 2023 yaitu banyaknya penerbangan dalam FIR Singapura dan ex-MTA 2 Singapura. MTA-2 Singapura diaktifkan lagi tahun 2022 sesuai perjanjian kerja sama terbaru antara Indonesia-

Singapura, sehingga tidak dinyatakan sebagai pelanggaran. Perjanjian sudah diratifikasi oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) RI dengan diterbitkannya Undang Undang RI Nomor 3 Tahun 2023 (Pengesahan DCA RI-Singapura, 2023).

#### b. Data Penerbangan di ZEE Indonesia

Berdasarkan UNCLOS 1982 pada pasal 2-5, Indonesia sebagai negara kepulauan mendapatkan tambahan wilayah berupa batas laut teritorial sejauh 12 Nm dari garis pantai sebagai batas kedaulatan negara termasuk kedaulatan atas ruang udara yang berada di atasnya. Selain itu, dalam pasal 55-58, Indonesia juga mendapatkan hak eksklusif untuk mengelola sumber daya dan mengeksplorasi laut di dalam batas 200 Nm dari garis pantai sebagai zona ekonomi eksklusif. Wilayah udara di atas ZEE Indonesia tersebut juga menjadi wilayah udara yurisdiksi nasional, di mana Indonesia bisa memanfaatkan zona tersebut untuk pengelolaan sumber daya alam, konservasi, eksploitasi, dan eksplorasi (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982). Di wilayah tersebut diberikan kebebasan untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan namun sebatas hak lintas, tanpa melakukan kegiatan apapun. Dalam aturan ICAO, pesawat udara di area ZEE tersebut tetap wajib mengikuti ketentuan dari pemandu lalu lintas udara dalam melaksanakan penerbangannya untuk kepentingan keselamatan. Dalam pasal 26 ayat (2) PP RI Nomor 4 Tahun 2018 berlaku ketentuan lintas transit secara terus-menerus dengan cara normal serta mengancam kedaulatan negara yang berbatasan (Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, 2018).

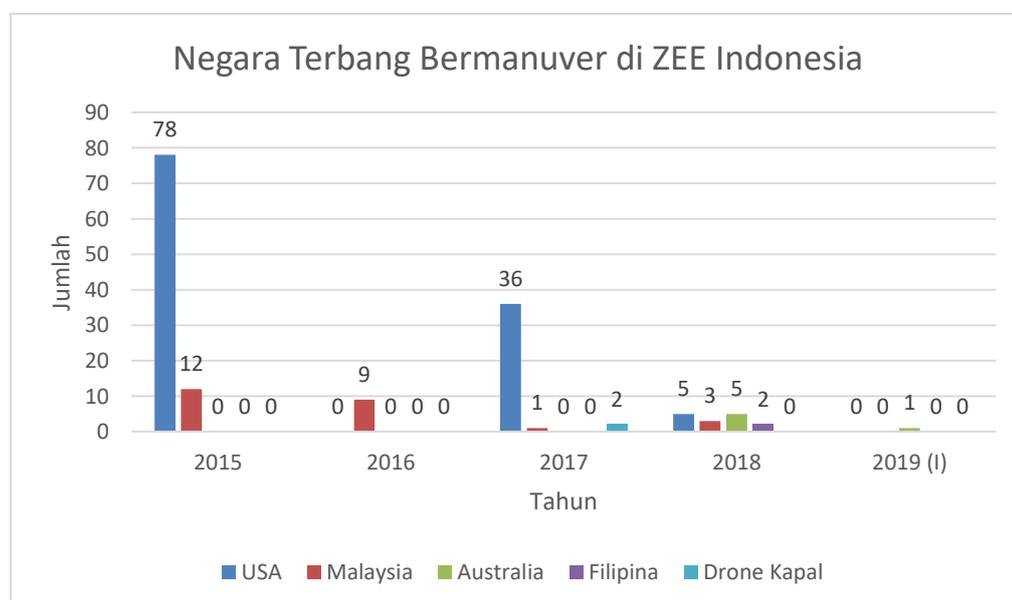


Diagram 4.1.b. Negara pengguna ZEE Indonesia tanpa notifikasi ke ATS (sumber: Koopsudnas)

Terbang di ZEE tidak memerlukan *flight clearance* kepada negara yang menguasai wilayah yurisdiksi tersebut, namun pesawat udara tetap harus memberikan notifikasi kepada ATS dan menaati perintah dari pemandu lalu lintas penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan pesawat udara tersebut maupun pesawat udara yang lain. AS merupakan negara yang paling banyak memanfaatkan ZEE Indonesia untuk melaksanakan aktifitas penerbangan tanpa panduan pengendali lalu lintas penerbangan. Data tabel 4.1.b. menunjukkan puluhan pesawat AS dari kapal induk USS Carl Vinson melaksanakan latihan tempur di area Laut Sulawesi pada tahun 2015 dan 2017.

### c. Data Penerbangan di ALKI

Di bawah hukum laut sesuai pasal 53 UNCLOS 1982, bahwa terdapat jalur lalu lintas internasional (alur laut) yang mencakup selat-selat dan perairan sempit penting yang digunakan untuk transportasi maritim internasional. Negara-negara yang yang tidak berbatasan langsung dengan laut tetap memiliki hak untuk melintasi alur laut. Hak ini mencakup melintasi jalur tersebut, baik dengan kapal laut maupun pesawat udara. Negara kepulauan memiliki wewenang untuk menentukan alur laut dan rute penerbangan di atas wilayah perairannya, termasuk Indonesia yang sudah menetapkan rute-rute tersebut di dalam ALKI yang sudah dipublikasi

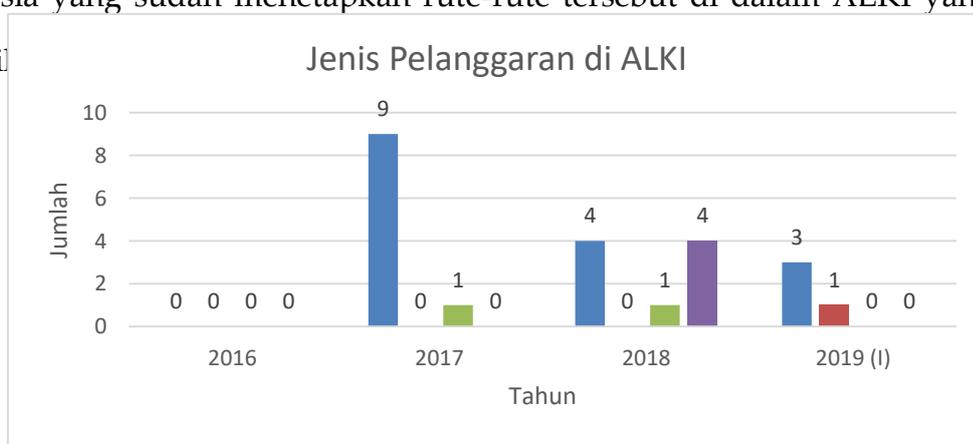


Diagram 4.3.3. Jenis pelanggaran di ALKI tahun 2016 - 2019 (sumber: Koopsudnas)

Pelanggaran ALKI oleh AS, terbanyak berupa keluar jalur (*off track*) dari yang sudah ditentukan. Penyebab keluarnya jalur bukan dikarenakan permasalahan cuaca atau teknis pesawat, namun kecenderungan pesawat udara untuk mengambil rute tercepat sehingga pihak pengendali lalu lintas harus berkali-kali mengingatkan agar pesawat selalu berada dalam jalurnya. AS juga melaksanakan pindah jalur (*crossing*) ALKI satu ke ALKI lainnya di dalam teritori, dengan menganggap jalur itu sebagai jalur tradisional, terjadi di tahun 2017 dan 2018.

## 4.2. Analisis Data

a. Pelanggaran wilayah udara terbesar berasal dari negara Singapura di area MTA 2 Singapura di atas Kepulauan Riau ketika FIR dan DCA belum dikerjasamakan lagi di tahun 2022. Kerja sama Indonesia-Singapura tentang FIR dan DCA diperbarui tahun 2022 bersama dengan perjanjian ekstradisi, kemudian DCA diratifikasi oleh parlemen kedua belah pihak tahun 2023 sehingga menjadi sah secara hukum bagi kedua pihak. Namun, setelah penandatanganan kerja sama dan ratifikasi DCA tersebut, masih saja terjadi pelanggaran di wilayah Kepulauan Riau di mana FIR Singapura mengendalikan ruang udara dari ketinggian 0 s.d 37.000 kaki, dengan pihak pelanggar bukan dari negara Singapura (Pengesahan FIR Singapura Di Atas Kepulauan Riau 2022, 2022). Implementasi pelaksanaan perjanjian kerja sama Indonesia-Singapura terkait FIR Singapura di Kepulauan Riau dengan dibentuknya CMAC masih belum terlihat kinerjanya

karena masih dipersiapkan, akibatnya masih teridentifikasi pesawat udara yang melanggar di area tersebut. Solusi terkait izin terbang harus segera diputuskan oleh kedua belah pihak dengan pelaksanaan teknis di lapangan segera dikerjakan oleh CMAC. Hal yang juga penting adalah melibatkan Malaysia dalam perjanjian pengaturan FIR di Kepulauan Riau, karena Malaysia mempunyai hak lorong barat ke timur sebagai jalur penghubung Malaysia Barat (Peninsula) dengan Malaysia Timur (Borneo) (Pengesahan Lorong Malaysia Kerjasama RI-Malaysia, 1983). Protes dari Malaysia di dalam organisasi ICAO berpotensi menggagalkan kerja sama Indonesia-Singapura dalam pengendalian FIR di Kepulauan Riau.

b. Masih banyak *track* pesawat yang muncul tanpa identifikasi di area ZEE Indonesia sebagai wilayah yurisdiksi. AS merupakan satu-satunya negara yang sering melaksanakan latihan tempur di ZEE Indonesia tanpa izin. Beberapa area ZEE Indonesia yang termonitor sering digunakan untuk latihan tempur AS diantaranya MTA-2 Singapura di Kepulauan Riau, Laut Sulawesi, dan Laut Indonesia. Dalam pelaksanaannya, AS tidak pernah melaksanakan pemberitahuan ke AirNav Indonesia sebagai kepanjangan tangan ATS dalam pengaturan lalu lintas penerbangan, padahal menurut aturan hukum internasional seharusnya AS seharusnya menghormati Indonesia sebagai pemegang kendali lalu lintas penerbangan di ZEE tersebut atau negara yang mempunyai hak berdaulat.

c. Pergerakan pesawat militer AS yang sangat masif di ALKI membuktikan bahwa Indonesia merupakan wilayah dengan jalur yang sangat strategis untuk dilalui pesawat udara. Identifikasi menjadi sulit jika pesawat udara yang melalui ALKI tidak memberikan *flight plan* atau pemberitahuan sebelumnya ke ATS. Padahal AS bisa melaksanakan penerbangan di atas ALKI dengan bebas tanpa ancaman selama melaksanakan ketentuan aturan penerbangan di Indonesia. Setelah permasalahan FIR Singapura, AS adalah negara paling sering melanggar wilayah udara nasional Indonesia baik di wilayah kedaulatan, wilayah yurisdiksi dan ALKI, sedangkan pelanggaran wilayah udara oleh negara lainnya relatif bersifat insidental.

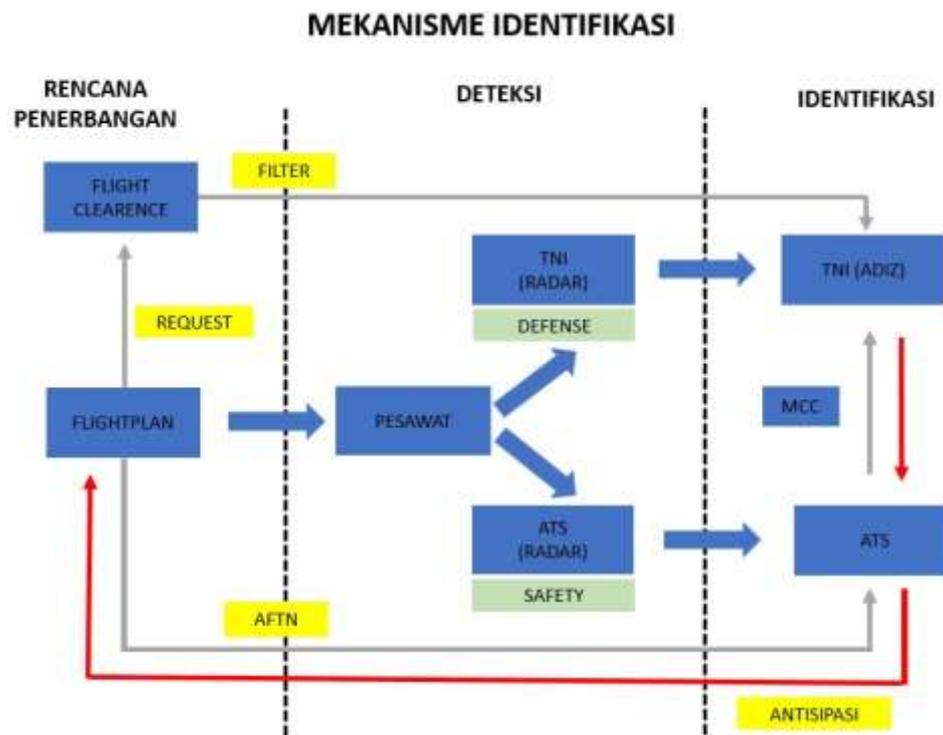
### **4.3. Pembahasan Mekanisme Kerja Sama Antar Negara**

Menurut teori hubungan internasional dari buku yang berjudul “Pengantar Hubungan Internasional”, karya Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochammad Yani (2005), yang perlu dipahami dalam sebuah hubungan internasional, bahwa setiap negara punya kecenderungan untuk lebih mengutamakan kepentingan bangsa dan negaranya sendiri daripada kepentingan yang sifatnya global. Hal inilah yang sering disampaikan oleh penganut realisme terhadap penganut liberalisme, dan memang hal ini memang sebuah kenyataan sampai dengan saat ini. Konflik dan peperangan terjadi karena semua negara mengedepankan kepentingan nasionalnya yang saling tumpang tindih dengan kepentingan negara lain. Indonesia juga mempunyai kepentingan nasional sama dengan negara lain di dunia penerbangan, namun Indonesia tetap menekankan pentingnya menjaga perdamaian dunia sebagai salah satu tujuan nasionalnya yang sudah diamanatkan di dalam undang-undang dasar.

#### **a. Mekanisme Kerja Sama Pencegahan Pelanggaran Dalam Wadah ICAO**

Dalam teori hubungan internasional yang bersifat liberalisme, di mana semua negara wajib bekerja sama dalam menciptakan sebuah ketertiban maka ICAO mewajibkan semua negara anggota mematuhi peraturan yang sudah menjadi kesepakatan bersama sehingga tercipta keamanan dan keselamatan penerbangan bagi semua pihak. Aturan dan batasan yang telah disepakati dan ditetapkan dalam organisasi bertujuan untuk membuat keteraturan dalam penyelenggaraan penerbangan yang bersifat global. Organisasi ICAO lebih mengutamakan keselamatan penerbangan yang bersifat global daripada hanya melayani kepentingan sebuah negara yang sifatnya individu. Oleh karena itu, Indonesia harus benar-benar mengoptimalkan peluang tersebut dengan baik dengan bekerja sama dengan negara lain dalam wadah organisasi ICAO dalam rangka pengamanan wilayah udaranya. Mekanisme yang bisa dilaksanakan dalam kerja

sama antar negara di dalam jaringan milik ICAO dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 4.3. Mekanisme identifikasi dalam mencegah pelanggaran

- 1) Pengecekan *Flight Plan*. Dilaksanakan pengecekan *flight plan* di aplikasi yang terhubung jaringan *Aeronautical Fixed Telecommunication Network* (AFTN) baik oleh pihak sipil (ATS) dan militer (TNI) pada pesawat udara berjadwal maupun tidak berjadwal. Pengecekan bisa dilaksanakan secara manual dan otomatis sesuai dengan standar fasilitas yang ada. *Flight plan* diteliti dengan baik adanya kesalahan kode supaya bisa dikonfirmasi ulang terhadap bandara asal pesawat tersebut (Mardiansyah, Insani Abdi Bangsa, Ulinnuha Latifa, 2021).
- 2) Pencocokan *Flight Plan* dengan *Flight Clearance*. Pencocokan *flight plan*

pesawat udara dengan *flight clearance* (*diplomatic clearance, security clearance* dan *flight approval*). Pencocokan dilaksanakan sedetail-detailnya sehingga pesawat udara yang lewat benar-benar sesuai dengan yang sudah diijinkan. Pihak pengawas penerbangan baik sipil dan khususnya militer akan mengawasi dengan ketat pesawat-pesawat udara yang terbang di atas wilayah udara Indonesia dengan cara apapun (Chandra Ulfatun Nisa, 2020).

3) Pencegahan Pelanggaran. Jika ditemukan adanya ketidaksesuaian antara *flight plan* dengan *flight clearance*, maka dapat dilakukan upaya-upaya pencegahan oleh ATS maupun TNI terhadap penerbangan tersebut supaya tidak terjadi pelanggaran. Pencegahan pelanggaran penerbangan berbentuk pencegahan pesawat udara memasuki wilayah udara Indonesia baik sebelum pesawat udara tersebut terbang dan sudah terbang di dalam perjalanan, bekerja sama dengan FIR negara-negara yang dilewati. Jika belum terbang, pesawat bisa menunda keberangkatan di bandara asal, namun jika sudah terbang pesawat bisa kembali ke bandara asal (*return to base*) atau terbang berputar (*holding*), menunggu perizinan disetujui.

#### b. Implementasi CMAC Dalam Kerja Sama Indonesia-Singapura

Dalam teori hubungan sipil-militer yang diteliti oleh Huntington (2003), kerja sama antara sipil-militer (*civil-military cooperation/CIMIC*) dalam bidang penerbangan menjadi sebuah keharusan agar menjembatani kedua kepentingan baik sipil maupun militer sehingga sama-sama bisa dicapai tujuannya. Berdasarkan teori tersebut, maka Implementasi CMAC adalah kelanjutan dari perjanjian antara Indonesia-Singapura yang diperbarui atau disusun kembali (*realignment*) pada awal tahun 2022 dengan melibatkan unsur sipil dan militer. Sebelum implementasi CMAC dimulai, ada baiknya pihak Indonesia dan Singapura mengikutsertakan Malaysia untuk duduk bersama terkait pengelolaan FIR yang terbaru di Kepulauan Riau, karena Malaysia merupakan negara anggota ICAO yang berkepentingan juga di wilayah tersebut. Persetujuan terkait

pengelolaan FIR di Kepulauan Riau melibatkan bukan hanya bilateral dua pihak saja antara Indonesia dengan Singapura saja, namun juga hubungan trilateral antara Indonesia - Singapura - Malaysia, karena pada dasarnya Singapura dan Malaysia tetap menginginkan kendali atas FIR di atas Kepulauan Riau demi kepentingan nasionalnya.

Indonesia tetap harus membangun dan meningkatkan infrastruktur serta fasilitas penerbangan termasuk pelayanan navigasi penerbangan supaya segala hal yang diminta oleh ICAO bisa terpenuhi termasuk program-program lainnya yang berkenaan dengan tujuan pembangunan berkelanjutan. Dalam hubungan sipil-militer, diperlukan pengembangan kekuatan dan kemampuan militer angkatan udara di seluruh Indonesia, supaya ICAO juga mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelaksanaan penerbangan di seluruh wilayah Indonesia. Dalam teori kedaulatan negara menurut Adi Kusumaningrum (2018) mengatakan bahwa teori negara berdaulat di udara yang menyatakan bahwa ruang udara adalah bagian dari wilayah negara yang berdaulat dan eksklusif di atasnya. Ini adalah alasan kenapa Indonesia harus bisa mengendalikan secara mandiri ruang udara di atas negaranya termasuk di atas Kepulauan Riau. Pendelegasian pengelolaan ruang udara bukan berarti menyerahkan kedaulatan wilayah udaranya kepada negara lain, namun lebih kepada alasan keselamatan penerbangan yang menjadi tanggung jawab bersama. Dengan beratnya tugas CMAC, maka dibutuhkan personel yang berkompeten, berpengalaman dan berintegritas untuk mengawakinya karena tugas CMAC adalah tugas aplikatif di lapangan, sehingga pemilihan personel CMAC sangat berpengaruh terhadap pengamanan wilayah udara.

### c. **Latihan Bersama Terpadu Indonesia-AS di ZEE dan ALKI**

Melibatkan unsur sipil dalam latihan bersama terpadu sesuai dengan teori hubungan sipil-militer karya Huntington (2003) yang menyatakan bahwa sipil dan militer harus bersinergi dalam melaksanakan tugasnya. Dalam PP RI Nomor 4

Tahun 2018 Pasal 14 disebutkan bahwa syarat memasuki wilayah ADIZ Indonesia, harus melaporkan identitas, tujuan dan *flight plan* kepada ATC, sedangkan dalam pasal 9 ayat (2) ADIZ Indonesia mencakup wilayah udara yurisdiksi, di mana ZEE merupakan wilayah udara yurisdiksi. Di dalam ZEE Indonesia sendiri sesuai ketentuan yang disepakati berlaku hukum internasional, sehingga harus ada kesesuaian tentang penegakkan hukum di wilayah ZEE Indonesia antara hukum lokal Indonesia dengan hukum internasional. Latihan bersama terpadu ini pasti akan berdampak paling tidak ada sosialisasi terkait batas-batas yurisdiksi akan secara tidak langsung negara-negara lain sebagai peserta latihan akan mengikutinya.

Selain ZEE, ALKI sebagai jalur yang disediakan untuk akses pelayaran dan penerbangan internasional tanpa harus membuat perizinan kepada negara yang mempunyai kedaulatan, menjadi jalur strategis global. AS merupakan negara yang paling dominan dalam menggunakan ALKI, walaupun tidak meratifikasi secara keseluruhan UNCLOS 1982. Oleh karena, itu diperlukan latihan bersama terpadu dalam memanfaatkan akses ALKI sebagai bentuk dari kerja sama untuk melegitimasi keberadaan ALKI sesuai UNCLOS 1982 titik-titik koordinat khususnya ALKI bisa disosialisasikan dengan baik dalam latihan ini, karena beberapa kejadian pelanggaran menyebutkan beberapa pilot AS tidak mengetahui titik-titik koordinat tersebut, sehingga harus dituntun oleh ATC. Selain itu, juga diberikan penjelasan tentang prosedur memasuki ALKI mulai dari memberikan *flight plan*, maupun pemberitahuan sebelumnya terhadap kementerian urusan luar negeri dan Mabes TNI. Tidak ada lagi akses alur tradisional AS seperti memotong ALKI dari barat ke timur atau sebaliknya, kecuali atas izin dari Pemerintah RI.

#### **4.4. Pembahasan Pembahasan Dampak Kerja Sama Antar Negara**

Dengan saling mengakui kepentingan bersama dan menghormati kedaulatan masing-masing, kerja sama lintas negara mampu menciptakan iklim global yang lebih inklusif dan berkelanjutan. Dalam konteks ini, pembahasan dampak kerja sama antar

negara menjadi penting dalam merangkul keragaman, memperkuat hubungan bilateral, dan mempromosikan perdamaian serta kemakmuran bagi seluruh umat manusia.

**a. Kerja Sama Dalam Wadah ICAO Dapat Menurunkan Jumlah Pelanggaran**

Sebelum tindakan pencegahan terjadi, maka koordinasi antara pihak sipil-militer dilakukan terlebih dahulu, baik dengan kementerian bidang luar negeri, perhubungan dan pertahanan supaya tidak ada kesalahan dalam tindakan pencegahan. Tindakan pencegahan pelanggaran diambil setelah didapatkan data *flight plan* dari jaringan AFTN, setelah data diverifikasi, kemudian data disinkronkan dengan FCIS. Potensi pelanggaran tidak pernah masuk dalam daftar pelanggaran wilayah udara karena berhasil dicegah oleh para pelaku identifikasi dengan sangat baik. Kerjasama antar instansi sipil-militer baik di dalam negeri maupun komunikasi antar negara yang dilaksanakan dengan baik bisa mendukung proses pencegahan pelanggaran tersebut. Mekanisme kerja sama tersebut secara umum berdampak pada berkurangnya intensitas pelanggaran yang terjadi di wilayah udara nasional Indonesia.

**b. Implementasi CMAC Menurunkan Potensi Pelanggaran di Kepulauan Riau**

Kerja sama Indonesia - Singapura dengan melibatkan Malaysia di dalamnya merupakan hubungan kerja sama yang bersifat regional, khususnya dengan negara-negara tetangga di Asia Tenggara. Implementasi CMAC dalam kerangka kerjasama antara Indonesia dan Singapura dapat secara signifikan mencegah potensi pelanggaran yang terjadi di wilayah udara Kepulauan Riau baik di MTA Singapura maupun FIR Singapura secara umum. Kepulauan Riau merupakan area yang strategis dan sensitif, sering kali menjadi titik fokus dalam masalah keamanan dan regulasi lalu lintas udara regional. Dengan penerapan CMAC, sejumlah keuntungan dapat diperoleh, yang pada gilirannya akan membantu mencegah insiden atau pelanggaran yang mungkin terjadi. CMAC dapat meningkatkan keamanan pertukaran pesan yang dikirim antara otoritas penerbangan Indonesia

dan Singapura, integritas data penerbangan dan komunikasi dapat ditingkatkan, memperkuat kolaborasi antara otoritas penerbangan Indonesia dan Singapura.

### **c. Latihan Bersama Terpadu di ZEE dan ALKI Membuat AS Mengetahui Aturan Penerbangan di Indonesia**

Sosialisasi dalam kerangka Latihan Bersama Terpadu antara Indonesia dan AS di ZEE dan ALKI, terkait peraturan lokal dan internasional dapat menjadi langkah awal yang penting dalam memperkuat pemahaman bersama tentang kedaulatan wilayah Indonesia. Melalui upaya ini, kedua negara dapat saling bertukar informasi dan pengetahuan tentang peraturan dan batasan yang mengatur wilayah udara, menciptakan kesadaran yang lebih besar tentang pentingnya menghormati kedaulatan negara dan aturan internasional yang berlaku. Sosialisasi dapat membantu AS memahami dengan lebih baik batas-batas wilayah udara Indonesia dan memahami pentingnya menghormati integritas wilayah negara lain. Dengan memperkuat pemahaman tentang peraturan dan ketentuan yang ada, diharapkan AS akan merespons dengan lebih baik dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menghindari pelanggaran yang tidak disengaja

## **5. Kesimpulan**

Mekanisme kerja sama antar negara dalam mengidentifikasi pesawat udara dapat dilaksanakan secara multilateral dalam wadah organisasi internasional ICAO maupun secara bilateral antar dua negara. Kerjasama antar negara tersebut diwujudkan berupa:

a. Kerja Sama Pencegahan Pelanggaran dalam Wadah ICAO. Kerjasama multilateral di dalam organisasi internasional ICAO memanfaatkan data penerbangan dalam jaringan AFTN untuk disinkronisasi terlebih dahulu dengan *flight clearance* sebelum pesawat tersebut masuk ke wilayah udara Indonesia,

dengan urutan sebagai berikut:

- 1) Pengecekan *flight plan*. Pengecekan *flight plan* oleh ATS dan TNI di aplikasi yang terhubung jaringan AFTN baik pesawat udara berjadwal maupun tidak berjadwal.
  - 2) Pencocokan *flight plan* dengan *flight clearance*. Pencocokan *flight plan* pesawat udara dengan *diplomatic clearance*, *security clearance* dan *flight approval*, untuk memastikan terjadinya sinkronisasi data.
  - 3) Pencegahan pelanggaran. Pencegahan pelanggaran dengan mencegah pesawat udara memasuki wilayah udara Indonesia baik sebelum pesawat udara tersebut terbang atau sudah terbang di perjalanan, jika dinyatakan pesawat udara tidak mempunyai izin terbang.
- b. Implementasi CMAC dalam Kerja Sama Indonesia - Singapura. Implementasi CMAC berupa penempatan personel sipil dan militer Indonesia di SATCC atau ATC Singapura untuk menjadi jembatan koordinasi terhadap semua penerbangan yang ada di Kepulauan Riau di bawah kendali FIR Singapura.
- c. Latihan Bersama Terpadu Indonesia - AS di ZEE dan ALKI. Latihan antara Indonesia dengan AS yang melibatkan kementerian/lembaga sipil terkait penerbangan di ZEE dan ALKI guna sosialisasikan ketentuan penerbangan terbaru.

Dampak dari mekanisme kerja sama tersebut secara singkat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Kerja sama multilateral dalam wadah ICAO dapat menurunkan jumlah pelanggaran yang terjadi di wilayah udara nasional Indonesia.
- b. Implementasi CMAC menurunkan potensi pelanggaran di Kepulauan Riau, karena adanya koordinasi dan kolaborasi antar dua negara.
- c. Latihan Bersama Terpadu di ZEE dan ALKI Memaksa AS Mengetahui Aturan Penerbangan di Indonesia, sehingga paling tidak akan memberikan sebuah respon agar AS menghormati kedaulatan Indonesia. Meskipun, masih perlu usaha diplomasi yang lebih giat terkait dengan pencegahan pelanggaran wilayah udara

oleh AS.

## 6. Ucapan Terimakasih

Segala puji dan syukur dipanjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, serta ucapan terimakasih terhadap semua pihak yang membantu baik secara langsung maupun tidak langsung atas selesainya penulisan artikel ini. Tentunya dengan harapan, semoga tulisan ini bermanfaat bagi masyarakat, negara dan bangsa yang kita cintai. Adanya sumbang saran dan kritik atas tulisan sangat dibutuhkan dalam rangka perbaikan kea rah yang lebih baik ke depannya.

## Daftar Pustaka

- Anak Agung Banyu Perwita, Y. M. Y. (2005). *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional* (1st ed.). PT Remaja Rosdakarya.
- Chandra Ulfatun Nisa, H. S. D. (2020). Yurisdiksi Kriminal Terhadap Black Flight di Ruang Udara Wilayah Indonesia. *Jurnal Terakreditasi Nasional*, 26(3), 365–379.
- Huntington, S. P. (2003). *Prajurit dan Negara: Teori dan Politik Hubungan Militer-Sipil* (Natalia Derodofa (ed.); 1st ed.). PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Convention on International Civil Aviation, 61 (1944).
- Pengesahan Lorong Malaysia Kerjasama RI-Malaysia, Pub. L. No. UU Nomor 1 Tahun 1983, 17 (1983).
- Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, Pub. L. No. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2018, 1 (2018).
- Pengesahan FIR Singapura di atas Kepulauan Riau 2022, Pub. L. No. Peraturan Presiden RI Nomor 109 Tahun 2022, 5 (2022).
- Pengesahan DCA RI-Singapura, Pub. L. No. UU RI Nomor 3 Tahun 2023, 6 (2023).
- Kusumaningrum, A. (2019). *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan*



*Angkutan Udara Internasional* (V. Wisnu (ed.); 1st ed.). UB Press.

[https://books.google.co.id/books?id=KhXeDwAAQBAJ&pg=PA63&hl=id&source=gs\\_selected\\_pages&cad=1#v=onepage&q&f=false](https://books.google.co.id/books?id=KhXeDwAAQBAJ&pg=PA63&hl=id&source=gs_selected_pages&cad=1#v=onepage&q&f=false)

Mardiansyah, Insani Abdi Bangsa, Ulinnuha Latifa, R. H. (2021). Aeronautical Fixed Telecommunication Network: Komunikasi Peralatan Automatic Message Switching Center. *Jurnal Informatika Dan Rekayasa Elektronika*, 4(2), 138–145.

Proctor, K. (2015). *Carr vs Morgenthau on Political Realism*. Wwww.e-Ir.Info.

<https://www.e-ir.info/2015/01/06/carr-vs-morgenthau-on-political-realism/>

Robert Owen Keohane, J. S. N. J. (2012). *Power and Interdependence* (4th ed.). Longman.

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D* (19th ed.). Alfabeta.

United Nations Convention on the Law of the Sea, 208 (1982).