

## DINAMIKA REGULASI PENGELOLAAN RUANG UDARA DI INDONESIA: PERLUNYA SINKRONISASI DAN HARMONISASI HUKUM

Harry Murty – [harry\\_murty@unik-kediri.ac.id](mailto:harry_murty@unik-kediri.ac.id)  
Hery Lilik Sudarmanto – [hery\\_lilik@unik-kediri.ac.id](mailto:hery_lilik@unik-kediri.ac.id)

Fakultas Hukum Universitas Kadiri

### ABSTRAK

Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara yang telah diusulkan oleh Pemerintah sejak Tahun 2019, belum mendapatkan titik terang mengenai pengesahannya. Permasalahan pengelolaan ruang udara menjadi isu penting yang tidak dapat dihindarkan seiring dengan lajunya perkembangan zaman yang memungkinkan untuk mendegradasi kedaulatan suatu bangsa dan negara melalui ruang udara. Penelitian hukum ini akan menelaah mengenai urgensi pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara dan bagaimana implikasi positif ataupun manfaat yang didapatkan melalui pembentukan undang-undang tersebut. Dengan jenis penelitian yuridis normatif, penelitian ini berfokus pada telaah asas, teori yang dianalisis dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan disertai dengan studi kepustakaan dalam pengumpulan data terhadap buku, jurnal terkait dengan analisis dan dituangkan pada argumentasi deskriptif.

**Kata kunci :** Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara, Kedaulatan negara, Hukum Internasional

### PENDAHULUAN

Eksistensi Indonesia sebagai negara hukum sebagaimana termaktub dalam Pasal 3 ayat (1) UUD 1945 mengandung makna bahwa, hukum menjadi dasar dan kedudukan utama dalam kehidupan berbangsa dan bernegara sehingga menjadi konsekuensi yang logis untuk meletakkan hukum sebagai sumber peraturan yang bersifat mengatur hak dan kewajiban bagi masyarakat dan pemerintah yang menjalankan suatu negara.

Salah satu bentuk tanggung jawab pemerintah tersebut diwujudkan melalui pemberian rasa aman dan rasa nyaman dalam setiap aspek kehidupan terkhusus pada perlindungan terhadap kedaulatan baik pada kedaulatan darat, air dan udara. Bentuk

tanggung jawab Indonesia atas kedaulatan udara adalah dengan upaya pengelolaan ruang udara di Indonesia, terkhusus pasca terjadinya pengambilalihan ruang udara di Kepulauan Natuna oleh Indonesia dari Negara Singapura.

Pada Tahun 1983, menjadi tahun pertama kalinya Indonesia mengambil control FIR (*Flight Information Region*) sebagai pusat dimensi pelayanan informasi penerbangan atas pengelolaan ruang udara untuk daerah wilayah perairan Riau dan kepulauan Natuna. Namun, menjadi hal yang disayangkan karena usulan tersebut sepenuhnya ditolak oleh Singapura karena ketidaksiapan Indonesia dalam sumber daya manusia, teknologi dan pengelolaan organisasi lintas udara.

Selanjutnya pada Tahun 1993, Indonesia kembali mencoba mengajukan pengendalian FIR atas Natuna, melalui proposal yang di dalamnya tertuang alasan pengambil alihan kendali. Proposal tersebut diterima oleh pihak Singapore dan melakukan *counter paper* sebagai bentuk argumentasi balasan terhadap pihak Indonesia dan meminta Indonesia untuk kembali melakukan kajian wilayah atas kontrol udara.

Terbentuklah kesepakatan perjanjian yang dikenal dengan istilah *Agreement between Government of the Republic of Singapore on the realignment of the Boundary between the Singapore FIR and Jakarta FIR* pada Tahun 1995. Perjanjian tersebut dibentuk dan disepakati sesuai dengan ketentuan asas dan prinsip pada UNCLOS 1982 dan terdapat beberapa kebijakan pembagian pengelolaan ruang udara dan informasi layanan udara.

Sesuai dengan laju perkembangan pada tahun 2015, Presiden Joko Widodo memerintahkan Kementerian Perhubungan dan Panglima Jendral TNI untuk melakukan upaya modernisasi sarana dan kemampuan sumber daya manusia untuk meningkatkan kualitas personel agar Indonesia sepenuhnya dapat mengelola ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna secara mandiri, bertanggung jawab dan maksimal. Upaya pemgambilan kontrol tersebut direpresentasikan melalui peran Menteri Luar Negeri.

Berdasarkan kegigihan persiapan dan kekuatan hubungan diplomatik yang dilakukan di Indonesia, maka sejak 21 Maret 2024, pengaturan ruang udara dengan segala informasi penerbangan di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna sepenuhnya resmi menjadi kewenangan dan tanggung jawab Indonesia sebagaimana kesepakatan ketetapan yang dilakukan oleh 2 (dua) negara pada 25 Januari 2022 yang telah diratifikasi dalam ketentuan Peraturan Presiden Nomo 109 Tahun 2022 tentang Penyesuaian Batas antara FIR Singapura dan FIR Jakarta.

Ruang udara didefinisikan sebagai bagian yang vital dan strategis dalam ranah peningkatan kesejahteraan dan kedaulatan suatu negara. Ruang udara menduduki posisi sebagai ruang komersialisasi dan sebagai wadah keamanan wilayah ruang gerak pesawat militer, namun apabila langkah dan upaya pengelolaan ruang udara pada suatu negara tidak maksimal, maka dapat menjadi celah kepentingan bagi negara lain. Hal tersebut dapat menjadi ancaman yang serius bagi keamanan nasional.

Regulasi hukum di Indonesia mengenai ruang udara, belum secara rigid dan spesifik dalam mengatur upaya pengelolaan ruang udara sebagaimana dimiliki oleh berbagai negara lain di dunia. Dalam hukum *a quo* ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai ruang udara terbatas pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, tepatnya pada Pasal 5 yang menyatakan bahwa, “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago Tahun 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

Pembahasan pada ranah ruang udara juga disinggung dalam Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2008 tentang Teritorial Negara. Ruang udara Indonesia berada pada posisi pertengahan Benua Asia dan Australia serta pada pertengahan Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Pemanfaatan ruang udara yang saat ini condong difokuskan untuk lalu lintas perhubungan pesawat yang saat ini menduduki posisi urutan ke-8 (delapan) jalur terpadat di dunia<sup>1</sup> dan akan diprediksi mencapai posisi puncak ke-4 (empat) pada Tahun 2030 sebagaimana data Lembaga Angkutan Penerbangan Internasional atau dapat dikenal dengan istilah *International Air Transport Association* (IATA)<sup>2</sup>.

Laju pertumbuhan jalur udara (*air traffic*) membawa dampak positif bagi kemajuan ekonomi dan pengembangan wilayah udara Indonesia, namun pada sisi yang berseberangan laju pertumbuhan *air traffic* akan mempengaruhi dan berdampak jelas pada keamanan dan pertahanan hingga kedaulatan negara. Berdasarkan tabel berikut, terlihat jelas adanya peningkatan persentase pelanggaran wilayah udara di Indonesia<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik, “Statistik Kepadatan Jalur Transportasi Udara,” last modified November 27, 2019, accessed 11 February 2025, <https://www.bps.go.id/publication/2019/11/27/2ee66ee6da342041f1901fb0/statistik-transportasi-udara-2018.html>.

<sup>2</sup> Forbes, “Statistics of Airline routes”, last modified April 02, 2019, accessed 11 February 2025, <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-10-24-02.aspx>.

<sup>3</sup> Data Komando Operasi Udara Nasional (Koopsudnas) Tahun 2019

Tahun	Jumlah Pelanggaran
2019	364 Pelanggaran
2020	1.583 Pelanggaran
2021	1.654 Pelanggaran

Tabel 1

Statistik Pelanggaran Wilayah Udara di  
Indonesia

Berdasarkan tabel statistik di atas, dapat disimpulkan bahwa pelanggaran dalam ruang wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia senantiasa meningkat dan berkembang di setiap tahunnya. Hal tersebut dapat menjadi ancaman yang serius bagi keamanan dan kedaulatan bangsa. Bentuk pelanggaran yang terjadi diantaranya:

- a) Penyalahgunaan Izin terbang;
- b) Pergerakan masuk *drone* (kamera layang) liar dan ilegal;
- c) Masuknya puing roket;
- d) Penerbangan tanpa izin; dan
- e) Patroli militer udara tanpa izin.

Penjelasan atas kategori pelanggaran yang terjadi pada wilayah udara kedaulatan Indonesia masih jauh dari kata penanganan dan penegakkan hukum yang ideal. Hal tersebut dikarenakan belum terdapatnya pengaturan hukum yang secara spesifik dan rigid menjabarkan mengenai perbuatan pelanggaran wilayah udara dan pengelolaan wilayah udara. Dalam hal ini, diperlukan regulasi khusus untuk menjawab permasalahan tersebut. Nantinya dalam produk hukum yang dimaksudkan berupa Undang-Undang Pengelolaan Udara yang akan memuat bagaimana urgensi pengelolaan udara, penegakkan hukum atas pelanggaran serta peran dan tanggung jawab Indonesia atas kedaulatan wilayah udara baik dalam perspektif hukum nasional dan hukum internasional.

Teori yang menjadi landasan dasar dan kerangka konsep pemikiran dalam penulisan ini adalah teori norma hukum dan teori kehendak negara. Dalam kacamata hukum nasional dan hukum internasional membenarkan eksistensi teori kehendak negara yang digagas oleh Hegel dan George Jellinek. Teori ini mengajarkan posisi kedudukan suatu negara adalah sumber dasar dari keberlakuan hukum dan mengikat untuk kepentingan negara itu sendiri dan dalam cakupan aspek hukum internasional. Negara memiliki kewenangan dan tanggung jawab dalam mengusahakan pemenuhan hak asasi manusia dan hak konstitusional dari setiap warga negaranya. Konteks teori kehendak negara berhubungan dan beririsan dengan peran negara dalam menjaga ruang wilayah udara sebagai bentuk tanggung jawab dalam bidang kedaulatan pemerintahan.

Tidak hanya terbatas pada teori kehendak negara. Penelitian hukum ini menggagas berdasarkan teori norma hukum yang menjadi landasan mengapa pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Udara menjadi hal yang sangat diperlukan. Eksistensi Indonesia sebagai negara hukum yang tidak terlepas dari peraturan perundang-undangan yang menjadi penyangga kehidupan berbangsa dan bernegara. Teori norma hukum memosisikan pemerintah sebagai aktor penentu kebijakan pemenuhan dan perlindungan hak masyarakat dalam berbagai lingkup dan sektor apapun. Sehingga menjadi diperlukan adanya suatu undang-undang yang secara jelas mengatur pengelolaan wilayah udara dan melihat aspek pemenuhan dan tanggung jawab negara di dalamnya dan pengelolaan pengkajian dalam aspek hukum internasional.

Dalam tatanan hukum internasional, terdapat beberapa konvensi yang berhubungan dengan tata ruang wilayah udara dan kedaulatan negara. Beberapa konvensi tersebut diantaranya:

- 1) Konvensi Chicago Tahun 1944, secara sederhana konvensi ini mengatur mengenai penerbangan sipil internasional yang merupakan hasil evaluasi dan perkembangan dari Konvensi Paris Tahun 1919. Selain mengatur berkenaan dengan pembagian zona wilayah kedaulatan, Konvensi Chicago ini juga bersinggungan dengan ranah pembahasan sektor ekonomi atas ruang udara. Lebih lanjut, Konvensi ini menghasilkan pengakuan terhadap kebebasan dan hak dalam lintas damai dan upaya komersial penerbangan;
- 2) Konvensi Jenewa Tahun 1958, memberikan kejelasan dan kepastian hukum atas kedaulatan yang dimiliki oleh setiap negara atas ruang udara di atas wilayah berdirinya suatu negara. Dalam ruang lingkup wilayah udara tidak mengenal

- adanya konsepsi mengenai hak lintas damai seperti pada wilayah perairan. Sehingga pada ruang udara negara tidak memperbolehkan adanya pergerakan atau memasuki ruang udara tanpa izin akses dari negara yang bersangkutan;
- 3) Konvensi Tokyo Tahun 1963, yang merupakan hasil perbaikan pada substansial permasalahan kekosongan hukum dan rangkaian aturan yang lebih merincikan permasalahan perlindungan hukum awak pesawat udara, penumpang, dan perusahaan terkait. Konvensi Tokyo juga memuat ketentuan pidana yang mungkin terjadi dalam dunia penerbangan internasional, mengingat apa yang menjadi tujuan utama konvensi ini adalah untuk menjamin keselamatan penerbangan dan upaya perlindungan pesawat udara;
- 4) Konvensi Den Haag 1970, berfokus pada adanya tindakan pemberantasan penguasaan pesawat udara dengan legal sah menurut hukum dan mengatur yurisdiksi suatu negara atas penguasaan lintas udara dan jalur penerbangan maskapai pesawat; dan
- 5) Konvensi Montreal 1971, selang 1 (satu) tahun dari Konvensi Den Haag, kedudukan Konvensi Montreal ditunjukan pada objek fokus pembahasan yang mengancam keselamatan penerbangan sipil dan mengatur secara jelas apa yang menjadi upaya penanganan atas pembajakan dan/atau tindakan kekerasan lain yang membahayakan navigasi penerbangan internasional.

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis dapat merumuskan apa yang menjadi masalah pokok dalam penelitian ini, yaitu :

- 1) Bagaimana urgensi pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia?
- 2) Bagaimana manfaat pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia?

### **Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah:

- 1) Untuk memahami dan menganalisis urgensi pembentukan Undang- Undang Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia.
- 2) Untuk mengetahui dan menjelaskan manfaat pembentukan Undang- Undang Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia.

Manfaat penelitian ini adalah:

1. Secara teoritis, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi

terhadap pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam aspek hukum udara dan kedaulatan negara. Regulasi yang terintegrasi akan menjadi acuan dalam pengelolaan ruang udara secara sistematis, sehingga dapat memperkaya kajian hukum mengenai hak penguasaan negara atas wilayah udara serta harmonisasi aturan dalam hukum nasional dan internasional.

2. Secara praktis, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kepastian hukum bagi pemerintah dan para pemangku kepentingan dalam pengelolaan ruang udara nasional. Dengan adanya regulasi yang jelas dan terpadu, Indonesia dapat lebih optimal dalam menjaga kedaulatan ruang udara serta meningkatkan pengawasan terhadap aktivitas penerbangan, baik sipil maupun militer.

## **METODE PENELITIAN**

Sebagai penelitian yuridis normatif, penelitian ini akan berfokus pada telaah dan penalaran atas asas, konsep, dan teori yang relevan dengan bersumber dan berfokus pada kajian dan upaya analisa atas regulasi hukum yang ada. Melalui pendekatan peraturan perundang-undangan, yang akan berfokus pada deskripsi dan analisa atas objek permasalahan terkait terhadap hukum positif. Kemudian, dilanjutkan dengan pendekatan analisis yakni upaya untuk mengamati dan memberikan pandangan dalam bentuk uraian atas isu permasalahan yang digagas dalam penelitian ini. Teknik analisis data yang digunakan adalah dengan studi kepustakaan yang berfokus pada bahan bacaan seperti buku, jurnal, skripsi hingga tesis yang sesuai dan relevan dengan objek penelitian.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **1. Urgensi Pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia.**

Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara sudah diusulkan pada 17 Desember 2019 oleh pihak pemerintahan, hingga saat ini Naskah Akademik RUU Pengelolaan Ruang Udara sudah selesai di tahun 2022, namun status RUU tersebut belum masuk daftar Proyek Legislasi Nasional dan belum menduduki posisi pada Undang-Undang yang akan disahkan. Sejak akhir tahun 2022- 2023, sejumlah pembahasan, pengembangan dan penyelarasan terhadap RUU Pengelolaan Ruang Udara senantiasa dilakukan.

Dalam pembentukan proses peraturan perundang-undangan didasari oleh landasan filosofis, landasan sosiologis dan pada landasan yuridis. Pada tatanan landasan filosofis yang bersumber dan berpegang pada Undang-Undang Dasar 1945

serta pancasila sebagai *philosophische groondslag* Bangsa, yang dapat diartikan sebagai upaya untuk mendudukan pancasila sebagai dasar filosofis yang didirikan dalam fondasi negara yang berdaulat.

Linear dengan alinea ke-4 (empat) pembukaan UUD 1945 yang di dalamnya mengakomodir mengenai tujuan bangsa dan negara, yang dalam hal ini adalah untuk memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan berbangsa dan ikut menjaga perdamaian dunia. Oleh karena itulah dapat dipahami bersama, bahwa hakikat dan tujuan dasar dari pembentukan Undang- Undang Pengelolaan Ruang Udara menjadi jawaban atas pemenuhan tujuan negara tersebut.

Semangat dan marnah serta tanggung jawab pemerintah, dituangkan lebih rinci dalam ketentuan Pasal 33 ayat (3) UUD NRI 1945 yang berbunyi kewenangan pemerintahan Indonesia dalam melakukan upaya pemanfaatan sumber alam yang sebesar-besarnya ditunjukan untuk kesejahteraan rakyat. Lalu diikuti dengan berbagai regulasi hukum turunan yang di dalamnya berfokus untuk membahas objek ruang udara dan penerbangan.

Pada telaah ranah sosiologis, penyusunan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara juga melihat dan memperhatikan faktor permasalahan yang terjadi dilingkungan masyarakat sebagaimana telah disinggung dalam pembahasan sebelumnya, kembali dirangkum beberapa permasalahan tersebut diantaranya:

- a) Terjadinya *near misses* atau keadaan yang berpotensi mengakibatkan tidak maksimalnya lajur kerja antar pesawat;
  - b) Pelanggaran wilayah udara dan pelanggaran kawasan udara terlarang serta pemasukan pesawat atau wahana udara pada area terbatas;
  - c) Pembangunan dari Bandar udara yang keadaan ruang udaranya berhimpit atau berdekatan tidak sesuai dengan prosedur yang ditentukan dengan area latihan udara militer;
  - d) Kurang adanya upaya penyatuan dan keselarasan koordinasi pada sipil dan militer terkait dengan pendirian bangunan di lingkungan daerah sekitar pangkalan udara/bandar udara;
  - e) Aktifitas kegiatan dengan nuansa wisata yang tidak memiliki izin seperti festival olahraga, festival kembang api dan balon udara yang dilakukan di beberapa daerah;
  - f) Penggunaan dan pengaplikasian drone atau pesawat udara tanpa awak yang semakin kompleks;
- Terjadinya benturan kepentingan antara beberapa pihak dari sipil, militer,

pemerintah dan maskapai penerbangan yang menunjukkan kuatnya kepentingan *stakeholders* dalam mengupayakan tata pengelolaan ruang udara yang baik.

Ruang udara menurut Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan, memberikan definisi yang limitasi yang jelas yakni ruang yang mengelilingi dan melingkupi seluruh permukaan bumi yang mengandung udara yang bersifat gas (atmosfer). Dalam pandangan hukum internasional, belum menetapkan secara jelas terkait dengan batas ruang udara dan ruang angkasa demi tercapainya suatu kesepakatan dan standar internasional yang jelas. Dalam forum yang diagendakan oleh *Committee on the Peaceful Uses of Outer Space* (UNCOPUOUS) menyatakan bahwa batas antara ruang udara dan angkasa ditentukan berdasarkan batas ketinggian tertentu melalui metode pendekatan spasial. Namun, pada pendekatan lainnya yakni pendekatan fungsional, menyatakan kondisi untuk tidak menghendaki adanya garis batas yang tegas dalam ruang udara dan juga ruang angkasa<sup>4</sup>. Bagi Indonesia sendiri, yang menganut pemahaman dan pendekatan parsial, menjelaskan bahwa batas ruang udara sesuai dengan kemampuan dan kedaulatan Bangsa Indonesia adalah 100- 110 Kilometer dari atas permukaan laut.

Negara yang memiliki tanah, air dan udara memiliki kedaulatan yang penuh dalam menjaga dan menjamin pengelolaan kedaulatan tersebut. Dalil Romawi Hukum Kuno, menyatakan “*cujus est solum, ejus est usque ad coelum*” yang dapat diartikan dengan “Barangsiapa yang memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-galanya yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah”<sup>5</sup>. Namun, menjadi hal yang perlu untuk ditegaskan bahwasanya dalam menjunjung kedaulatan negara dalam bidang ruang negara harus tetap memperhatikan asas dan kepentingan hukum internasional dan menghormati kedaulatan milik negara lain.

Wilayah ruang udara memiliki nilai ekonomis, sebagaimana telah disinggung pada pembahasan sebelumnya. Negara haruslah memahami dan menyadari nilai ekonomis tersebut perlu untuk diperhatikan pertahanan, kedaulatan, pengelolaan dan keamanannya. Faktor alasan tersebutlah yang menjadi landasan dan fondasi dasar adanya perjanjian internasional yang memiliki fokus objek pembahasan yakni pada bidang hukum ruang udara<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Mc Dowell, Jonathan C., “the Edge of Space : Revisiting the Karman Line,” (Chicago: Acta Astronautica 151, 2018).

<sup>5</sup> Thontowi Jawahir “Hukum Internasional Kontemporer,” (Bandung : PT Rafika Aditama, 2006).

<sup>6</sup> E.Saefullah Wiradipraja “Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa,” (Bandung : Alumni, 2014).

Dalam telaah dan kacamata hukum Internasional, menyatakan terdapat 2 (dua) klasifikasi atas pembagian ruang udara yakni ruang udara nasional (*national airspace*) dan ruang udara internasional (*international airspace*). Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1944 memberikan aturan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang utuh dan juga eksklusif. Seiring berkembangnya konsepsi ilmu pengetahuan dan informasi, Konvensi Chicago ini dianggap belum mumpuni untuk memberikan perlindungan dan kepastian hukum terhadap negara kepulauan. Hal ini dikarenakan konsep negara kepulauan baru dikenal pada Tahun 1970-an. Berdasarkan dari keresahan dan perkembangan tersebut, maka berdasarkan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang hukum laut tahun 1982 melalui *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang memberikan pengaturan lebih rigid mengenai permasalahan kedaulatan wilayah udara di atas negara kepulauan dan pengaturan udara di atas laut teritorial dan di atas perairan kepulauan<sup>7</sup>.

Mengenai kepastian tanggung jawab dan kewenangan serta kedaulatan dalam ruang wilayah udara wajib diimbangi dengan pengelolaan ruang udara. hakikat pengelolaan ruang ini ditujukan untuk menjamin terselenggaranya pemanfaatan ruang udara untuk berbagai kepentingan seperti kepentingan penerbangan, pertahanan keamanan negara, perekonomian nasional, sosial budaya dan pada kepentingan lingkungan hidup<sup>8</sup>. Konsep pengelolaan ini akan dimanfaatkan untuk membahas 3 (tiga) jenis kegiatan yang diatur dalam setiap zonasi seperti kegiatan yang diperbolehkan, kegiatan yang terbatas hingga kegiatan yang bersyarat<sup>9</sup>.

Melalui Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara adalah sebagai langkah untuk tercapainya pengaturan pengelolaan ruang udara berdasarkan kedaulatan yang penuh dan eksklusif dan menerapkan prinsip serta asas bijaksana, berdaya guna dan juga berhasil demi tercapainya kesejahteraan masyarakat Indonesia. Melalui Undang-Undang ini nantinya diharapkan terdapat arah pengaturan yang memberikan kepuhan atas 3 (tiga) nilai dasar hukum yakni kepastian hukum, keadilan dan juga kemanfaatan hukum.

Lebih lanjut, Undang-Undang ini akan menegaskan dan menjelaskan bagaimana tujuan dari wilayah udara sebagai berikut:

- 1) Pesawat udara Sipil Indonesia;
- 2) Pesawat udara Negara Indonesia;
- 3) Wahana udara Sipil Indonesia;

<sup>7</sup> Pasal 2 dan Pasal 49 *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS)

<sup>8</sup> Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara

<sup>9</sup> *Ibid*,

- 4) Wahana udara Negara Indonesia;
- 5) Pesawat udara Sipil Asing yang berjadwal dan tidak berjadwal;
- 6) Wahana udara Sipil Asing dan Negara Asing; dan
- 7) Pesawat udara Sipil Asing dan Negara Asing.

Tidak terbatas pada konsep ruang udara nasional, namun juga memberikan definisi dan penjabaran pada ruang udara internasional. Sebagaimana ketentuan ruang udara internasional di atas yurisdiksi Indonesia yakni ruang udara di atas wilayah yang terdiri atas ZEE, Landas Kontinen, dan Zona tambahan. Selanjutnya melalui undang-undang *a quo* kegiatan pengelolaan ruang udara meliputi pada aspek perencanaan, pemanfaatan, pengendalian dan pengawasan.

Pada tahap perencanaan, didefinisikan dan dimaknai sebagai tindakan ataupun kegiatan untuk merumuskan dan menentukan pedoman yang jelas dalam menyusun dan menentukan arah kebijakan ke depan. Dalam perencanaan haruslah memperhatikan beberapa unsur seperti, bagaimana keadaan dari kondisi geografis wilayah NKRI yang merupakan wilayah kepulauan dengan ciri nusantara, disesuaikan dengan alur rencana pembangunan jangka panjang nasional, perkembangan proyek dan lingkungan yang strategis serta perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kedingantaraan.

Setelah melalui pembahasan mengenai tahap perencanaan diperlukan juga langkah atau tahapan pemanfaatan, yang dimaknai sebagai upaya atau kegiatan untuk menggunakan ruang udara sebagai sarana dan langkah dalam mendukung kepentingan nasional di ruang udara. Pada pemanfaatan meliputi kepentingan yang dilindungi seperti:

- 1) Kepentingan penerbangan;
- 2) Kepentingan pertahanan dan keamanan negara;
- 3) Kepentingan perekonomian nasional;
- 4) Kepentingan sosial budaya; dan
- 5) Kepentingan lingkungan hidup.

Pada fase tahapan pembahasan selanjutnya yakni fase pengendalian, sebagai upaya dan kegiatan untuk mengendalikan setiap pemanfaatan ruang udara agar sesuai dengan ketentuan dan perencanaan awal yang sudah disinggung dalam pembahasan sebelumnya. Kemudian dilanjutkan dengan fase pengawasan sebagai upaya untuk mengawasi tugas dan tanggung jawab yang telah disinggung dan dipercayakan dalam mengupayakan pengelolaan ruang udara nasional.

Sebuah upaya pengelolaan tidak bisa terlepas dari keperluan pendanaan sebagai

sarana yang menyokong pengelolaan ruang udara yang lebih baik. Oleh karena itu, undang-undang ini memberikan kejelasan dan ketentuan pendanaan yang bersumber dari APBN, APBD dan juga sumber pendapat lain. Pendanaan diharapkan dijalankan sesuai prinsip-asas dari pengelolaan ruang udara.

Ketentuan terbaru yang termaktub dalam naskah akademik undang- undang ini, adalah mengenai ketentuan penyidikan dan tindak pidana atas permasalahan yang terjadi pada ruang wilayah udara Indonesia. Dalam penegakkan penyidikan dilakukan oleh penyidik perwira TNI-AU, penyidik kepolisian dan/atau penyidik pegawai negeri sipil di lingkungan instansi terkait. Melalui ketentuan pidana memberikan penjelasan dan kejelasan bagaimana tindakan apa saja yang menjadi kejahatan tindak pidana di luar ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ,sebagai berikut:

- 1) Pengoperasian pesawat atau wahana udara yang memasuki atau menggunakan kawasan udara terlarang dipidana paling lama 15 (lima belas) tahun penjara dan denda Rp.7.000.000.000,00. (tujuh miliar rupiah);
- 2) Pengoperasian pesawat atau wahana udara yang tidak memiliki akses izin dipidana paling lama 5 (lima) tahun penjara dan denda Rp.2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah);
- 3) Tindakan untuk menghalangi yang membahayakan kawasan keselamatan dipidana paling lama 5 (lima) tahun penjara dan denda Rp.2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah);
- 4) Larangan terhadap pengoperasian pesawat udara dan wahana udara sipil asing berjadwal tanpa izin dipidana paling lama 10 (sepuluh) tahun penjara dan denda Rp.7.000.000.000,00 (tujuh miliar rupiah);
- 5) Pengaturan penerbangan privat atau olahraga tanpa izin dipidana paling lama 3 (tiga) tahun penjara dan denda Rp.1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah);
- 6) Dalam hal tindakan sebagaimana disebutkan di atas dilakukan oleh korporasi maka, akan dipidana terhadap pengurus dan/atau korporasi berupa penambahan denda dengan pemberatan sebesar  $\frac{1}{3}$  (sepertiga) dari ketentuan pidana awal yang telah dijatuhkan.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa urgensi pembentukan dan pengesahan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara harus segera diprioritaskan untuk menjawab kekosongan hukum dan bentuk upaya dalam mewujudkan kedaulatan negara serta keamanan seluruh lapisan masyarakat. Regulasi hukum *a quo* haruslah diperbaiki lebih lagi dengan pertimbangan koreksi pada

muatan substansi perlu dilakukan, yakni dengan memasukan pandangan, asas dan pertanggungjawaban bagi pelaku di luar yurisdiksi Indonesia dan memberikan keterangan maupun ketentuan tambahan bagaimana penyelesaian dan peran serta tanggung jawab dari negara terkait yang memiliki permasalahan atas pengelolaan ruang udara di Indonesia.

## **2. Manfaat Pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia.**

Eksistensi Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara, memiliki manfaat dan tujuan untuk memberikan dasar hukum yang pengaturan dan pengelolaan ruang udara yang memberikan kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan. Regulasi hukum *a quo* merupakan hasil legitimasi atau manifestasi wujud kedaulatan negara. Melalui Konvensi Montevideo pada tahun 1933, terdapat 4 (empat) syarat yang mempengaruhi berdirinya suatu negara seperti, terdapatnya wilayah, terdapat kesatuan masyarakat atau rakyat, pemerintahan yang berdaulat dan mampu melakukan hubungan diplomatik atau hubungan politik dengan negara lain<sup>10</sup>. Pada akhirnya konteks suatu negara memiliki kedaulatan yang dapat diklasifikasikan menjadi 2 (dua) elemen utama. Konsep kedaulatan pertama adalah kewenangan untuk mampu dan dapat membuat regulasi hukum (*juris facition*) dan kewenangan untuk menegakkan hukum (*juris action*)<sup>11</sup>.

Dalam bentuk kedaulatan negara di bidang ruang udara, terdapat perbedaan akses dari wilayah darat maupun wilayah laut. Pada wilayah udara tidak terdapat hak bernavigasi bagi internasional atau dapat juga dikenal dengan istilah lintas damai yang berlaku di wilayah laut. Oleh karena itu, pengaturan khusus pengelolaan ini menjadi tanggung jawab dan kewajiban pemerintah. Dalam menjalankan tindakan tersebut, Thomas Hobbes menyatakan bahwa dalam menjalankan hak dan kewajibannya pemerintah haruslah tunduk dalam prinsip yang tidak dapat diganggu gugat. Hal ini dapat dimaknai sebagai imunitas dalam rangka wujud dari keseimbangan antara keutuhan dan kedaulatan serta proses pencegahan atas tindakan absolutisme negara.

Berdasarkan pemahaman kedaulatan yang dituangkan dalam penjelasan di atas, maka dapat digarisbawahi bersama bahwa terdapat implikasi manfaat atas eksistensi pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara. Kegunaan tersebut bisa dirasakan oleh masyarakat, pemerintah, sektor dunia usaha, dan

<sup>10</sup> Sciroczak, D, and Smith, "A Review of Design Issues Specific to Hypersonic Flight Vehicles", *Journal Progress on Aerospace Sciences*. Vol 84 (Juli, 2016)

<sup>11</sup> Bin Cheng "Studies in International Space Law," (Cambridge : Cambridge University Press,2017).

ditujukan untuk memenuhi kepentingan dunia internasional.

Kebutuhan dan perkembangan tindakan atau dalam hal ini perilaku masyarakat yang menggunakan ruang udara untuk kegiatan olahraga dan kegiatan pariwisata semakin terjawab dengan hadirnya undang-undang *a quo*. Sehingga jelas terciptanya kepastian hukum bagi seluruh lapisan masyarakat. Selain itu, masyarakat semakin mampu memahami bagaimana pengaturan, batasan serta larangan dalam penggunaan ruang udara.

Pada dampak manfaat di ranah pemerintah, maka didapatkan regulasi hukum yang jelas mengatur bagaimana hak dan tanggung jawab serta peran pemerintah dalam fase tahapan perencanaan, pembahasan, pemanfaatan, pengendalian dan pengawasan. Bagi pihak pemerintah sendiri, manfaat ini tidak hanya dirasakan sepihak oleh pemerintahan pusat dan pemerintahan daerah.

Pada ranah pemerintah pusat, hadirnya regulasi hukum yang mengatur tentang pengelolaan ruang udara menyebabkan pemerintah pusat lebih leluasa dalam mengupayakan kebutuhan administrasi seperti pembentukan lembaga yang berfokus pada tugas pokok dan fungsi untuk mengkoordinasikan pengelolaan ruang udara dalam aspek nasional. Pada pemerintah daerah, kewenangan semakin jelas untuk didelegasikan. Sehingga dapat dipahami bahwa dalam upaya menjalankan asas-asas umum pemerintahan yang baik (AAUPB) atau dapat dikenal dengan istilah *Good Government*, maka peran pemerintah menjadi maksimal dan menunjang pemenuhan hak seluruh lapisan warga negaranya.

Tidak hanya terbatas pada sektor masyarakat dan pemerintah yang sudah jelas mendapatkan dampak adalah pada sektor dunia penerbangan atau dapat juga disebut dengan dunia usaha yang jelas memiliki nilai ekonomis. Melalui undang-undang ini memuat pengaturan tentang kepentingan penerbangan maka akan bersinggungan dengan biaya operasional yang dibebankan kepada maskapai untuk pelayanan navigasi udara. Selain itu hal ini juga akan mengerucut pada pembahasan mengenai upaya pengurangan emisi karbon pesawat yang akan melewati ruang udara wilayah Indonesia karena keterbatasan dan ketentuan ruang gerak maskapai pesawat. Kegunaan pada ranah ekonomi dan sektor usaha tidak hanya berhenti pada penjelasan di atas, namun juga terfokus pada penunjang transportasi kargo baik drone atau pesawat tanpa awak yang harus memiliki izin lintas yang nantinya akan berdampak pada perbaikan ekonomi di Indonesia.

Pada kepentingan internasional dapat dipahami bahwa, Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara ini nantinya memberikan prosedur dan acuan yang jelas

mengenai jalur penerbangan di Indonesia. Selain itu pada ranah kedaulatan negara yang bersinggungan dengan Zona Identifikasi Pertahanan Udara (ADIZ) yakni adanya sarana pencapaian kedaulatan di luar wilayah negara. Tentunya ketentuan tersebut akan berdampak pada peningkatan nota diplomatik yang menyatakan keberatan. Melalui undang-undang terkait diharapkan bagaimana pemaksimalan sistem alutsista kedirgantaraan yang semakin dimaksimalkan dan diperbarui.

Berdasarkan penjelasan manfaat di atas, dapat dispesifikasi bahwa Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara membawa banyak benefit ataupun implikasi positif pada Indonesia. Namun pada sisi yang berseberangan dapat membawa beban tanggung jawab yang dipikul oleh pemerintah Indonesia.

Penjelasan di atas semakin sesuai dengan marwah Pasal 53 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang Tatatan Navigasi Penerbangan Nasional, menjelaskan bahwa bentuk upaya pengembangan manajemen lalu lintas penerbangan, maka perlu dilakukannya pengelolaan ruang udara untuk meningkatkan kapasitas, efisiensi dan penerbangan yang ramah lingkungan secara berkelanjutan atau dapat dikenal dengan *green aviation* dengan perpaduan pemanfaatan teknologi baru dan penerapan pengaturan atas ruang udara yang fleksibel sehingga terciptanya pengelolaan ruang udara yang berpacu pada asas, prinsip dan tujuan yang jelas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## **PENUTUP**

### **Simpulan**

Regulasi hukum yang bersinggungan dengan pengelolaan ruang udara di Indonesia masih jauh dari kata sempurna dan baik. Ketentuan mengenai pengelolaan ruang udara tersebar melalui berbagai peraturan perundang- undangan seperti Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2013 tentang Keantarksaan. Perlu adanya upaya sinkronisasi dan harmonisasi atas peraturan yang majemuk tersebut dalam objek pembahasan pengelolaan ruang udara. Oleh karenanya, Pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara menjadi jawaban sebagai bentuk sinkronisasi, penguatan kedaulatan negara dan sebagai bagian dari tindakan untuk menjawab kekosongan hukum atas perkembangan dan kompleksitas permasalahan yang berhubungan dengan ruang udara. Melalui

pembentukan undang-undang ini akan memberikan implikasi positif yang dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat dan pemerintahan. Selain menjadi bentuk dari penguatan kedaulatan, hal ini juga berdampak pada sektor peningkatan perekonomian Indonesia pada sektor jasa layanan maskapai penerbangan.

### Saran

Regulasi pengelolaan ruang udara di Indonesia masih tersebar dalam berbagai undang-undang, sehingga perlu sinkronisasi untuk menciptakan kepastian hukum. Pembentukan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara menjadi solusi untuk memperkuat kedaulatan negara, mengatasi kekosongan hukum, serta menyesuaikan regulasi dengan perkembangan dan kompleksitas permasalahan ruang udara. Selain itu, regulasi yang lebih terintegrasi juga berdampak positif pada sektor ekonomi, terutama dalam peningkatan layanan maskapai penerbangan dan daya saing industri penerbangan nasional.

## DAFTAR PUSTAKA

### Jurnal

- Arsetyo, Yulio Iqbal Cahyo. "Pengelolaan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia di Natuna berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dalam Perspektif Hukum Internasional." *DEFENDONESIA* 5, no. 1 (2021): 46-55. Fazari, Sagbara Luthfillah. "Penegakan Hukum Lingkungan dan Pemanfaatan Ruang Udara." *Jurnal Ekologi, Masyarakat dan Sains* 1, no. 1 (2020): 30-36. De Silva, Kapila. "Struggle for Sovereignty in the Air Space: An Analysis of Regulatory Developments and Current Challenges in Establishing" Air Sovereignty"." *KDU LJ* 3 (2023): 77.
- Natalina, Nia. "Memahami Studi Dokumen dalam Penelitian Kualitatif." *Jurnal Ilmiah Ilmu Komunikasi* 13, no. 2 (2014): 79-90.
- Nisa, Candra Ulfatun, and Hari Sutra Disemadi. "Yurisdiksi Kriminal Terhadap Black Flight Di Ruang Udara Wilayah Indonesia." *Sasi* 26, no. 3 (2020): 365-379.
- Purwanto, Harry. "Safeguarding the National Airspace of Indonesia under the Framework of International Air Law." *Jurnal Hukum Novelty (1412-6834)* 12, no. 2 (2021).

*Buku*

- Abdulkadir, Muhammad. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya, 2004.
- Agoes, Eddy, and Agung Cahyadi. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Alumni, 2003.
- Amiruddin, Zainal. *Pengantar Metode Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004.
- Antonio, Cassese. *International Criminal Law*. New York: Oxford University Press, 2003.
- Dyah Ochtorina, Ariefianto, and Endang Eka. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika, 2014.
- Faisal. *Menerobos Positivisme Hukum*. Yogyakarta: Rangkang Education, 2010.
- Farida, Masyhur. *Ilmu Perundang-undangan: Proses dan Teknik Pembentukannya*. Yogyakarta: Kanisius, 2007.
- \_\_\_\_\_. *Ilmu Perundang-undangan*. Jakarta: Kanisius, 2014.
- Garner, Bryan A. *Black's Law Dictionary*. USA: West Publishing Company, 2009.
- Gilbert, Albert, and Anthony. *Constitutions of Nations Vol III*. 1991.
- Habermas, Jürgen. *Knowledge and Human Interests*. Boston: Beacon Press, 1971.
- Hadjon, Philipus M. *Perlindungan Hukum bagi Rakyat Indonesia*. Surabaya: Bina Ilmu, 2007.
- Hart, H. L. A. *The Concept of Law*. Britain: Clarendon, 1981.
- Malcolm, Shaw. *International Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.
- Manullang, Freddy. *Pengantar ke Filsafat Hukum*. Jakarta: Prenadamedia, 2015.
- Montesquieu, Baron de. *Constitutional Law Book XXVI*. Translated by Morris R. Cohen. 1748.
- Nugroho, Setyo. *Harmonisasi Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan*. Jakarta: Biro Hukum dan Humas, 2009.

- P.S, Atiyah. *Law and Modern Society*. New York: Oxford University Press, 1995.
- Rahardjo, Satjipto. *Membedah Hukum Progresif*. Jakarta: Kompas, 2006.
- . *Hukum dan Perubahan Sosial*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.
- Selznick, Philip. *Law and Society in Transition*. Jakarta: Gramatika, 2003.
- Setiyono, Josua. *Hukum Pidana Internasional*. Tangerang: Universitas Terbuka, 2019.
- Soeroso, R. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, 2011.
- Sudiro, A. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: Raja Grafindo, 2012.
- Susanti, Dyah Ochtorina. *Legal Research*. Jakarta: Sinar Grafika, 2014.