



## POTENSI ANCAMAN ASEAN OPEN SKY POLICY 2015 TERHADAP KEAMANAN NASIONAL INDONESIA

Dina Setiyanti

Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website: <http://www.fisip.undip.ac.id> Email: [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

### ABSTRACT

The ASEAN Open Sky has begin since March 2015, but the AOSP beside open opportunity for Indonesia, also provides challenges and threats in Indonesia flights, particularly in the field of security. Offense of the airspace of Indonesia often occur. Foreign aircraft often pass freely, while our aviation authorities can not do anything. In fact, there are national air space controlled by neighboring countries, and then they get benefit from the use of the airline. The last few years, several cases of airspace violations of Indonesia by commercial aircraft and foreign military has happened and with the presence of AOSP 2015 increasingly opened up a gap for air violation.

**Keywords:** *AOSP, airspace violations, threat*

### PENDAHULUAN

Gagasan *Open Sky Policy* di ASEAN muncul pada tanggal 15 Desember 1995 pada saat pertemuan ASEAN di Bangkok Thailand. Gagasan penerapan *Open Sky* atau liberalisasi angkutan udara di kawasan ASEAN kemudian dilanjutkan pada pertemuan tahun ASEAN di Bali tahun 1996. Gagasan penerapan *Open Sky Policy* lebih difokuskan pada pertemuan *ASEAN Air Transport Working Group*. Dalam pertemuan tersebut negara anggota ASEAN sepakat untuk menuju ke arah *Open Sky Policy* di ASEAN dalam rangka mewujudkan *ASEAN Road Map for Air Transport Integration* pada tahun 2015 (Laurang, 2014:741).

*Open Sky* juga berperan dalam peningkatan kualitas layanan pariwisata yang akan meningkatkan aspirasi turis untuk berkunjung, yang pada gilirannya akan menambah devisa negara yang bersangkutan. Sementara di sektor industri penerbangan, *Open Sky* akan meningkatkan kualitas industri pesawat udara dan akan menjadi sektor ekspor yang potensial bagi negara anggota ASEAN.

Kebijakan *Open Sky* yang diterapkan di Indonesia diartikan sebagai terbukanya wilayah udara Indonesia atas berbagai penerbangan asing untuk melewati wilayah udara dan mendarat di bandara-bandara di wilayah Indonesia. *Open Sky* menetapkan bahwa semua bandara sipil di Indonesia terbuka bagi maskapai penerbangan asing manapun. Maskapai penerbangan asing tersebut diperbolehkan melakukan pendaratan di bandara wilayah Indonesia sebagai tujuan penerbangannya, asalkan membawa wisatawan yang akan berwisata. *Open Sky* mampu menyumbang masukan PDB hingga 7 triliun dan meningkatkan 32000 lapangan kerja baru untuk meningkatkan perekonomian Indonesia pada 2023 (*Majalah Angkasa*, 2015).

Namun *ASEAN Open Sky Policy* (AOSP) disamping membuka kesempatan bagi Indonesia, juga memberikan tantangan dan ancaman dalam penerbangan Indonesia, khususnya di bidang keamanan. Pelanggaran wilayah udara Indonesia sering terjadi. Pesawat asing kerap melintas bebas, sementara otoritas penerbangan kita tidak bisa berbuat apa-apa. Bahkan, ada ruang udara nasional yang dikuasai oleh negara tetangga, yang kemudian mendapatkan keuntungan dari penggunaan jalur udara tersebut (Hakim, 2010:44). Dalam beberapa tahun terakhir, beberapa kasus-kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia oleh pesawat-pesawat komersil dan militer asing sudah terjadi dan dengan adanya ASEAN Open Sky Policy 2015 semakin membuka celah untuk melakukan pelanggaran udara.

## **PEMBAHASAN**

AOSP sudah diberlakukan mulai Maret 2015, hal ini menimbulkan banyak dampak terhadap Indonesia, baik positif maupun negatif. Salah satu dampak dari diberlakukannya AOSP adalah lalu lintas udara di atas wilayah Indonesia yang akan bertambah padat, ditambah dengan teknologi yang terbatas, para petugas *air traffic controller* akan kesulitan untuk mengontrol wilayah udara Indonesia dari *black flight*.

AOSP merupakan bentuk kebijakan liberalisasi penerbangan yang diberlakukan di wilayah ASEAN. Konsep AOSP adalah kebijakan untuk menyatukan pengelolaan langit ASEAN menjadi satu (*single sky*). Kebijakan ditargetkan AOSP berlaku pada 2016 ini meniru pada kebijakan pengaturan langit Uni Eropa (*Eurocontrol*). AOSP merupakan wujud komitmen kepala negara ASEAN dalam Bali Concord II yang dideklarasikan pada KTT ke-9 tahun 2003. Bali Concord II menyebutkan, angkutan udara menjadi salah satu dari 12 sektor yang akan diintegrasikan.

Liberalisasi penerbangan di ASEAN diharapkan akan berpotensi ancaman terhadap perdagangan bebas dalam bidang penerbangan. Dasarnya adalah keinginan tercapainya *ASEAN Economic Community 2020*. Komitmen tersebut kemudian dikukuhkan dalam aturan-aturan yang disetujui oleh para kepala negara ASEAN pada KTT ke-13 tahun 2007 di Singapura. Setahun sejak persetujuan ini, liberalisasi angkutan udara mulai berjalan berupa penghapusan pembatasan penerbangan antar-ibukota negara ASEAN. Tahun 2009, giliran hak angkut kargo dan tahun berikutnya hak angkut penumpang. Konsep AOSP merupakan liberalisasi penerbangan, terkhusus penerbangan sipil yang berlaku secara internasional. Dasar hukumnya, pasal 6 Konvensi Chicago 1944 dan secara nasional diatur dalam pasal 90 UU Nomor 1 tahun 2009.

AOSP merupakan salah satu faktor penting dalam integrasi ekonomi ASEAN, terutama di sektor industri pelayanan udara, karena sampai saat ini transportasi udara masih menjadi isu krusial dalam perdagangan antar negara ASEAN. Selain itu, AOSP juga berperan dalam peningkatan kualitas layanan pariwisata yang akan meningkatkan aspirasi turis untuk berkunjung, yang pada gilirannya akan menambah devisa negara yang bersangkutan. Sementara di sektor industri penerbangan, AOSP akan meningkatkan kualitas industri pesawat udara dan akan menjadi sektor ekspor yang potensial bagi negara anggota ASEAN.

AOSP membawa peluang sekaligus ancaman bagi dunia penerbangan Indonesia. Ancaman yang paling nyata adalah ancaman terhadap keamanan nasional Indonesia. Dengan adanya AOSP, maka batas atas antar negara menjadi tidak ada. Setiap negara bebas memasuki wilayah negara lain (*Majalah Angkasa*, 2015:20).

Ancaman keamanan akibat adanya AOSP adalah *black flight*. *Black flight* adalah penerbangan yang dilakukan oleh pesawat asing yang melintasi sebuah negara tanpa seijin otoritas negara tersebut. Dalam beberapa tahun terakhir, beberapa kasus-kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia oleh pesawat-pesawat komersil dan militer asing sebenarnya juga mengemuka. Sepanjang tahun 1999-2001 misalnya, seringkali terjadi ketegangan antara

Indonesia-Australia lantaran banyaknya penerbangan gelap (*black flight*) atau penerbangan tanpa izin (Laurang, 2014:744). Menurut Edwin Soedarmo (Presiden Direktur Lembaga Konsultan Penerbangan dan Pertahanan Udara *CSE Aviation*), AOSP akan menyulitkan pengawas lalu lintas udara (ATC) Indonesia mengawal keberadaan pesawat gelap atau "*black flight*" karena semakin padatnya penerbangan dan teknologi yang masih tertinggal (*Antara News*, 2015).

*Black flight* merupakan ancaman yang muncul akibat adanya AOSP, dan pelanggaran kedaulatan negara. Mayor Sus Hamdi Londong mengatakan bahwa "*black flight* dapat digunakan musuh untuk melihat potensi negara dan monitor objek vital nasional" (Londong, wawancara, 8 Februari 2016).

Masuknya pesawat asing ke wilayah Indonesia menunjukkan pelanggaran batas wilayah. Jika jumlah *black flight* semakin meningkat maka ancaman keamanan dan kedaulatan Indonesia semakin tinggi. Marsekal Pertama Ade Dian, M.Sc. menyatakan, "hampir setiap hari ada *black flight* yang terjadi, tetapi dengan meningkatnya infrastruktur untuk persiapan AOSP maka kasus *black flight* bisa terdeteksi. *Black flight* merupakan ancaman tidak langsung terhadap keamanan dan kedaulatan negara dan juga mempengaruhi hubungan antara kedua negara" (wawancara dengan Ade Dian pada 4 Maret 2016).

Pasal 5 UU RI Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan mengamanatkan bahwa dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan dan ekonomi sosial. Dalam mewujudkan kedaulatan yang utuh dan penuh diruang udara di atas wilayah teritorialnya, maka negara Indonesia berhak mengendalikan secara penuh ruang udara nasionalnya. Dengan demikian pesawat udara asing baik sipil maupun militer tidak diperbolehkan mempergunakan ruang udara nasional Indonesia kecuali setelah mendapat ijin atau telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara Indonesia dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral (Nugroho, 2005:6).

Bagi pesawat udara memiliki kebebasan penerbangan dalam wilayah udara bebas, sedangkan bagi pesawat udara yang berada dalam wilayah yang berada di bawah kedaulatan Negara tunduk pada aturan atau hukum nasional Negara yang bersangkutan. Perlu diperhatikan bahwa prinsip kedaulatan memainkan peranan yang penting dalam aktivitas penerbangan. Hal ini seperti yang termuat di Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur bahwa ruang udara adalah bersifat utuh dan eksklusif (*complete and exclusive*). Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 bahwa setiap aktivitas ruang udara harus mendapatkan *special permission* dari negara kolong.

Prinsip *cabotage* pertama kali mendapatkan pengaturan dalam Konvensi Paris 1919, yaitu Pasal 16. Menurut Pasal 16 tersebut bahwa setiap negara anggota Konvensi Paris 1919 berhak melarang pesawat udara asing dan mencadangkan untuk keperluan penerbangan nasional pengangkutan penumpang, kargo dan pos dari satu tempat ke tempat lain dalam satu wilayah. Kemudian prinsip *cabotage* yang demikian mendapat pengaturan kembali dalam Pasal 7 Konvensi Chicago 1944. Kemudian dalam perkembangannya, prinsip *cabotage* tersebut dapat diperjanjikan antar negara. Hal ini sesuai dengan ciri khas keberadaan lintas penerbangan internasional yang selalu diawali oleh adanya perjanjian bilateral antar negara (Purwanto, 2014:3). Dalam kaitannya dengan hukum udara, prinsip *cabotage* mendapatkan pengaturan dalam Konvensi Paris 1919, yaitu dalam Pasal 16 yang menyatakan bahwa: "setiap negara anggota berhak melarang pesawat udara asing dan mencadangkan untuk keperluan penerbangan nasional pengangkutan penumpang, kargo, dan pos dari satu tempat ke tempat yang lain di dalam wilayahnya".

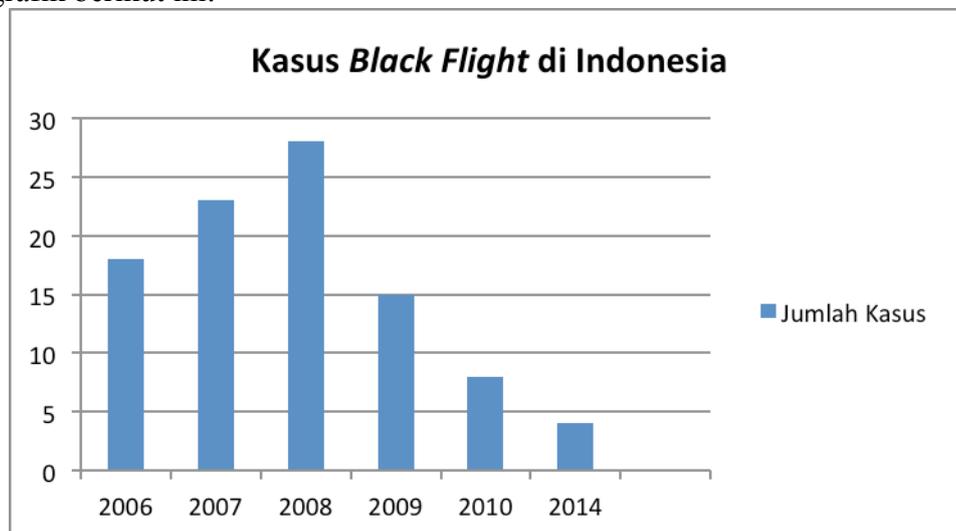
Dengan adanya prinsip kedaulatan negara di ruang udara yang utuh dan penuh dalam Hukum Internasional, mengakibatkan setiap pesawat udara yang akan memasuki wilayah udara Indonesia harus mendapatkan izin dari Indonesia. Dalam lingkup pertahanan negara, ruang udara adalah wilayah untuk dipertahankan dan diamankan, dimana pada wilayah ini tidak memberi peluang kepada pihak-pihak lain mempergunakan untuk tujuan yang bertentangan dan tidak searah dengan kepentingan nasional Indonesia. Sesuai dengan Keputusan Presiden Nomor 4 Tahun 1972 tentang Perjanjian Penerbangan dalam dan atas wilayah Indonesia harus memperoleh *security clearance* yang dikeluarkan oleh Mabes TNI, yang dimaksud dengan *black flight* (Hanudnas menyebut Lasa-X), adalah penerbangan yang melintas di wilayah Indonesia, bukan pesawat regular tetapi tidak mempunyai izin lintas terbang. Seperti yang tertera dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara, di mana pesawat asing tanpa izin yang melanggar wilayah kedaulatan NKRI akan diusir atau dipaksa mendarat di bandara tertentu di wilayah NKRI. Izin yang dimaksud adalah *flight clearance* atau *flight approval* dari Dirjen Perhubungan udara serta *security clearance* yang dirilis oleh Mabes TNI (tni-au.mil.id, 2014).

Sesuai dengan tujuan *black flight* yaitu memata-matai suatu objek vital suatu negara, maka potensi kerawanannya adalah pemanfaatan ruang udara Indonesia untuk kepentingan negara tertentu dalam mewujudkan niatnya. *Black flight* merupakan penyalahgunaan AOSP untuk tujuan tertentu. Kurang kuatnya hukum di Indonesia juga merupakan salah satu penyebab *black flight*, mengambil contoh pada kasus *black flight* pesawat Hornet Amerika Serikat yang melintasi wilayah Bawean, dalam penyelesaian kasusnya bisa dikatakan sulit karena Amerika mengatakan bahwa wilayah tersebut merupakan perairan internasional sedangkan wilayah tersebut sudah jelas masuk wilayah teritori kedaulatan Indonesia dan juga Amerika memang tidak meratifikasi UNCLOS 1982 jadi Amerika tidak mau tunduk pada hukum yang berlaku (wawancara dengan Baskoro Alrianto pada 4 Februari 2016).

Laurang (2014:744) menjelaskan sepanjang tahun 1999-2001 seringkali terjadi ketegangan antara Indonesia-Australia lantaran banyaknya penerbangan gelap (*black flight*) atau penerbangan tanpa izin. Sempat terjadi ketegangan ketika pesawat-pesawat F-5 Tiger TNI-AU mengusir jet-jet F-18 Hornet milik Angkatan Udara Australia yang dinilai telah memasuki wilayah udara Indonesia di atas Pulau Roti tanpa izin. Sebelumnya, di tahun 1993, sebuah F-18 Hornet AS yang tidak diketahui berasal dari kapal induk mana terpaksa melakukan *technical landing* setelah diketahui oleh F-16 IAF di perairan Biak. Pada tahun 2003, 5 pesawat F-18 Hornet AS juga nyaris menembak pesawat F-16 TNI AU yang bermaksud melakukan identifikasi atas penerbangan yang mereka lakukan di barat laut Pulau Bawean. ketika 2 pesawat F-16 TNI AU berusaha mengontak pesawat F-18 tersebut, mereka justru mengunci (*lock on*) keduanya dan bersiap untuk menembak. Berdasarkan observasi TNI AU, pesawat-pesawat ini merupakan bagian dari satu Armada Angkatan Laut AS yang terdiri dari 1 kapal induk, 2 kapal fregat dan 1 kapal tanker dan mengaku memiliki izin untuk melintas.

Pada tahun 2006, stasiun radar mengirim laporan sasaran tak dikenal (Lasa X) sebanyak 18 kali. Setelah itu, pada 2007 Lasa X atas obyek penerbangan tidak dikenal meningkat menjadi 23 kali. Pada 2008 kasusnya menjadi 28 kali. Berikutnya pada 2009 menurun sedikit menjadi 15 kali dan pada 2010 turun lagi menjadi 8 kali (*Majalah Angkasa*, 2015:20). Beberapa kasus *black flight* di wilayah Indonesia juga terjadi sepanjang tahun 2014.

Kasus-kasus *black flight* yang terjadi di Indonesia selama periode 2006-2014 dijelaskan dalam grafik berikut ini:



Sumber : dari berbagai sumber, 2016

Beberapa kasus *black flight* yang terjadi, pada awalnya terdeteksi oleh ATC dimana stasiun radar mengirim laporan sasaran tak dikenal (Lasa X). Pesawat asing yang terdeteksi *black flight* di wilayah Indonesia banyak disebabkan oleh tidak lengkapnya dokumen penerbangan. Pelanggaran batas wilayah oleh pesawat asing merupakan bentuk pelanggaran pasal 5 UU No 1 Tahun 2009. Pasal 5 UU No 1 Tahun 2009 menyebutkan “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia”. Dalam pasal 5 dengan jelas disebutkan bahwa Indonesia berdaulat penuh atas wilayah udara milik Indonesia.

Selanjutnya Pasal 8 UU No 1 tahun 2009 menjelaskan bahwa pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan”. Berdasarkan Pasal 8 tersebut pihak berwenang dalam hal ini TNI berhak melakukan peringatan kepada pesawat yang melakukan *black flight* di wilayah Indonesia. Hal ini terbukti dari beberapa tindakan *forced down* yang dilakukan oleh TNI terhadap pesawat asing yang melakukan *black flight*.

Upaya dan kebijakan yang diambil oleh pemerintah Indonesia dalam menangani ancaman AOSP khususnya *black flight* dapat dibagi melalui pendekatan militer dan pendekatan hukum. *Black flight* merupakan pelanggaran kedaulatan nasional, baik teritorial maupun yuridiksi hukum, dan menjadi ancaman militer jika *black flight* melibatkan pesawat tempur. Dengan dimulainya AOSP kerawanan tetap ada, termasuk penerbangan yang tidak mematuhi kerangka kesepakatan AOSP (wawancara dengan Iis Gindarsah, 18 Maret 2016). Masuknya pesawat asing ke wilayah Indonesia menunjukkan pelanggaran batas wilayah Indonesia. Jika jumlah *black flight* semakin meningkat maka ancaman keamanan dan kedaulatan RI semakin tinggi. Kasus terjadinya *black flight* di Indonesia dari tahun 2003 menuju 2014 semakin mengalami peningkatan.

*Black flight* merupakan ancaman tidak langsung terhadap keamanan nasional Indonesia, yang secara langsung mempengaruhi politik. Hal ini sesuai dengan pandangan Copenhagen School bahwa *black flight* merupakan ancaman yang mengancam keamanan nasional maupun internasional jika dilihat dari sektor militer. Ancaman militer merupakan jantung dari masalah keamanan nasional tradisional. Karena ancaman militer juga menjadi

ancaman bagi seluruh komponen negara seperti menghancurkan sektor ekonomi dan politik sebuah negara. Ancaman militer bisa bersifat langsung dan tidak langsung, pada kasus *black flight* merupakan ancaman tidak langsung pada keamanan nasional Indonesia karena termasuk pelanggaran batas teritorial dan pelanggaran kedaulatan udara.

AOSP membuka peluang untuk masuknya *black flight* karena *black flight* merupakan penyalahgunaan AOSP untuk tujuan tertentu. Suatu pesawat yang terdeteksi sebagai *black flight* jika tertangkap oleh radar transponder Kohanudnas tidak memiliki *security clearance*. Kemudian tindakan yang diambil melalui tiga tahapan yaitu identifikasi, intersepsi dan *forced down*. Tindakan ringan misalnya dengan memberitahukan pesawat udara asing yang melanggar itu untuk keluar wilayah nasional. Sedangkan tindakan berat bisa berupa memaksa pesawat udara yang melanggar dipaksa mendarat atau ditembak jika menolak instruksi pendaratan oleh negara yang dilanggar. Untuk penyidikan dilakukan oleh Mabes TNI dan pemberian sanksi diserahkan kepada Dinas Perhubungan.

Dasar hukum udara bersumber dari Konvensi Paris 1919, Konvensi Chicago 1944 dan hukum nasional untuk penanganan pelanggaran kedaulatan udara diatur dalam UU Nomor 15 Tahun 1992 dan diganti dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam ruang udara di atas laut kepulauan, negara asing mempunyai hak untuk melintas terbang bagi pesawat udaranya sesuai dengan syarat-syarat yang ditentukan Konvensi PBB Hukum Laut 1982 Pasal 53 ayat 9. Pemerintah Indonesia boleh saja tidak menentukan ALKI tetapi konsekuensinya, semua kapal internasional diperbolehkan melewati jalur-jalur navigasi yang sudah normal digunakan dalam pelayaran dunia (UNCLOS 1982 Pasal 53 ayat 12). Hal ini menunjukkan potensi kerawanan Indonesia terhadap pelanggaran kedaulatan udara khususnya pada wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia karena semua kapal bisa melintasi ALKI melalui tiga pintu. Kekhawatiran ini disebabkan karena kapal induk asing juga melintasi daerah tersebut dan di dalam kapal induk bisa saja membawa pesawat tempur. Dalam kasus ini F-18 Hornet merupakan pesawat udara negara mempunyai kekebalan diplomatik. Pesawat udara negara tidak boleh disidik dan diperiksa oleh pejabat penyidik, namun demikian pesawat udara negara tersebut dapat diusir oleh pesawat negara Indonesia keluar wilayah kedaulatan Indonesia (wawancara dengan Baskoro Alrianto, 4 Maret 2016).

Dalam hal pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat udara asing, untuk mengetahui penangannya harus diketahui terlebih dahulu apa saja substansi kesepakatan AOSP. Selain itu dipertimbangkan juga apakah kesepakatan tersebut akan mengikat atau diratifikasi oleh negara-negara non ASEAN, bila tidak maka situasi kerawanan akan tetap *status quo*, oleh karena itu pemerintah Indonesia dapat protes melalui saluran diplomatik (wawancara dengan Iis Gindarsah pada 18 Maret 2016).

Pelanggaran kedaulatan wilayah udara Indonesia dapat mempengaruhi hubungan kedua belah pihak, yakni antara Indonesia dan negara pelanggar. Pemerintah Indonesia sendiri belum membuat kebijakan yang lebih spesifik tentang pelanggaran kedaulatan ruang udara. Bahkan Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Chicago 1944 juga tidak secara tegas mengatur kedaulatan udara diatas laut teritorial, oleh karena itu Indonesia seharusnya menempuh upaya diplomatik untuk mendorong negara-negara yang belum meratifikasi UNCLOS 1982 agar segera meratifikasi UNCLOS melalui forum internasional dan juga mengusulkan kerjasama dengan negara tetangga yang berbatasan langsung dengan Indonesia untuk menangani *black flight*.

Indonesia juga perlu memperbaiki banyak hal terkait dengan potensi ancaman AOSP, khususnya meningkatkan alutsista ruang udara karena kita tidak pernah mengetahui seberapa besar kekuatan musuh oleh karena itu diperlukan kesiapan alutsista yang memadai dan meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi berbagai macam ancaman. Faktor

lain yang berpengaruh menentukan kekuatan adalah sumber daya manusianya terutama meningkatkan profesionalisme SDM yang terlibat langsung dalam penindakan *black flight*.

## **PENUTUP**

*Black flight* merupakan ancaman tidak langsung terhadap keamanan nasional Indonesia, yang secara langsung mempengaruhi politik. Hal ini sesuai dengan pandangan Copenhagen School bahwa *black flight* merupakan ancaman yang mengancam keamanan nasional maupun internasional jika dilihat dari sektor militer. *Black flight* merupakan pelanggaran kedaulatan nasional, baik teritorial maupun yuridiksi hukum, dan menjadi ancaman militer jika *black flight* melibatkan pesawat tempur.

Penelitian ini mengajukan saran-saran bagi pemerintah dan akademisi. Bagi pemerintah ada empat saran yang bisa diajukan, yang pertama pemerintah harus tegas mengatur mengenai batas kedaulatan udara diatas laut teritorial, terutama di wilayah ALKI dan menambahkan peraturan lebih detail mengenai pelanggaran kedaulatan ruang udara. Kedua, pemerintah juga perlu meningkatkan alutsista ruang udara agar lebih efektif mendeteksi terjadinya pelanggaran udara, meningkatkan kesiapsiagaan dan profesionalisme SDM yang terlibat. Ketiga, Indonesia seharusnya menempuh upaya diplomatik untuk mendorong negara-negara yang belum meratifikasi UNCLOS 1982 agar segera meratifikasi UNCLOS melalui forum internasional dan juga mengusulkan kerjasama dengan negara tetangga yang berbatasan langsung dengan Indonesia untuk menangani *black flight*. Pengawasan dan penegakan hukum di ruang udara perbatasan, misalnya perbatasan Indonesia dan Malaysia, dan antara Indonesia dan Singapura, sangat penting karena posisi Indonesia berada pada posisi silang dunia sehingga menjadi lalu lintas penerbangan dari berbagai negara di dunai. Keempat, pemerintah Indonesia juga harus membuat sebuah kebijakan tentang potensi ancaman AOSP khususnya pada pelanggaran kedaulatan wilayah udara, dengan prosedur kementerian atau lembaga terkait misalnya LEMHANNAS membuat kajian tentang kedaulatan wilayah udara NKRI dan memberikan rekomendasi ditujukan kepada presiden sehingga pemerintah membuat kebijakan, karena secara langsung maupun tidak langsung potensi ancaman dari AOSP memberikan ancaman terhadap keamanan nasional Indonesia.

Bagi akademisi, penelitian selanjutnya hendaknya mengulas lebih lanjut tentang kasus pelanggaran kedaulatan udara dan potensi ancaman AOSP di sektor lain. Penelitian ini mencoba memberikan gambaran akan adanya *black flight* sebagai ancaman terhadap keamanan nasional Indonesia. Namun masih banyak aspek dalam AOSP dan penelitian ini lebih berfokus pada *black flight*, tentunya masih banyak macam kasus pelanggaran kedaulatan udara dan potensi ancaman AOSP yang belum tersentuh dalam penelitian ini, yang diharapkan dapat menjadi kajian penelitian berikutnya.

## **REFERENSI**

- Abdurrasyid, P. (1972). *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa.
- Adjie, H. (2012). *Momen Potensial Munculnya Black Flight di Indonesia* <http://www.indomiliter.com/momen-potensial-munculnya-black-flight-di-indonesia/> diakses pada 17 September 2015
- Badan Informasi Geospasial. (n.a). *Peta Negara Kesatuan Republik Indonesia*. <http://www.bakosurtanal.go.id/artikel/show/peta-negara-kesatuan-republik-indonesia> diakses pada 23 Maret 2016
- Bappenas. (1992). *Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992* [dapp.bappenas.go.id/website/peraturan/file/pdf/UU.1992.015.pdf](http://dapp.bappenas.go.id/website/peraturan/file/pdf/UU.1992.015.pdf) diakses pada 12 Juni 2015

- Bappenas. (n.a). *Ditpolkom, Kepentingan Nasional Indonesia di Dunia Internasional*. <http://ditpolkom.bappenas.go.id/?page=news&id=31> diakses pada 20 Mei 2015
- Buzan, B. (1983). *People, States and Fear : The National Security Problem in International Relations*. London : Wheatsheaf Books.
- Darmono, B. (n.a). *Sebuah Konsep dan Sistem Keamanan bagi Bangsa Indonesia*, <http://www.dephan.go.id> diakses pada 7 Mei 2015
- Forsyth, P, et al. (2004). *Preparing Asean For Open Sky(AADCP Regional Economic Policy Support Facility Research Project 02/008)*. Malaysia: Monash International Pty Ltd Final Report.
- Hakim, C. (2010). *Berdaulat di Udara, Membangun Citra Penerbangan Nasional*. Jakarta : Kompas.
- Hansen, B. B. (2009). *The Evolution of International Security Studies*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Indonesia Legal Center Publishing. (2009). *Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009*. Jakarta: CV Karya Gemilang.
- Indonesia ICAO. (2015). *Open Skies Policy : Sebagai Alat Ukur Daya Saing Global Sebuah Maskapai Penerbangan*, <http://www.indonesiaicao.org/index.html#sidanganc3> pada 7 April 2015
- Laurang, P. (2014). *Ancaman Kedaulatan Udara Indonesia dengan Adanya Kebijakan Asean Open Sky 2015*. [http://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2014/09/predrik%20\(09-03-14-01-42-25\).pdf](http://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2014/09/predrik%20(09-03-14-01-42-25).pdf) diakses pada 15 Januari 2016
- Lemhanas RI. (2013). *Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional*. Jakarta : Lemhannas RI.
- Majalah Angkasa. (2015). *Asean Open Sky Policy*. Jakarta : Kompas Gramedia.
- Martin, A. (1996). *Birokrasi*. Yogyakarta: PT Tiara Wacana.
- Martono, H.K. (2012). *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta : Rajawali Press.
- Martono, H.K. (1995). *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung : Mandar Maju.
- Martono, H.K. (2015). *The Civil Aviation and The National Air Power*. Jakarta : Dispen AU
- Mauna, B. (2011). *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: Alumni.
- Nugroho, F. (2008). *Air Traffic Services, Pelayanan Lalu Lintas Udara* <http://ilmuterbang.com/home-mainmenu-1/24-atc/159-air-traffic-services-pelayanan-lalu-lintas-udara>. diakses pada 22 Mei 2015
- Ramelan, P. (n.a). *Sukhoi TNI AU Semakin Menggirisikan, Force Down Tiga Black Flight*. <http://tni-au.mil.id/pustaka/sukhoi-tni-au-semakin-menggirisikan-force-down-tiga-black-flight> diakses pada 14 Februari 2016
- Riyanto, A. (2015). *Mengakhiri Dualisme Dalam Menjaga Dan Menangani Wilayah Udara Indonesia*. <http://business-law.binus.ac.id/2015/03/15/mengakhiri-dualisme-dalam-menjaga-dan-menangani-wilayah-udara-indonesia/> diakses pada 26 Januari 2016
- Sorensen, R. J. (1999). *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. New York: Oxford University Press.
- Suara Angkasa. (2012). *Intersepsi Demi Identifikasi*. Jakarta : Dispen AU
- Sujadmoko, A. (2015). *Naskah Sekolah Tentang Hukum Udara*. Manuscript tidak dipublikasikan. Yogyakarta : AAU

- Supriyadi, Y. (2015). *Keselamatan Penerbangan, Problematika Lalu Lintas Udara, Analisis Operasional, Hukum & Sosiolo-Psikologis*. Jakarta : FORDIK BPSDMP.
- Supriatna, A. (2015). *Paradigma Sinergitas Poros Maritim Dunia dan Poros Dirgantara*. Cilangkap : Dinas Penerangan TNI AU.
- Syahmin, et al. (2012). *Hukum Udara dan Luar Angkasa*, [http://eprints.unsri.ac.id/3241/1/Buku Hukum Udara dan Luar Angkasa.pdf](http://eprints.unsri.ac.id/3241/1/Buku_Hukum_Udara_dan_Luar_Angkasa.pdf) diakses 29 Juni 2015.
- Tampubolon. H,L. (2013). *Tinjauan Hukum Internasional Mengenai Asean Open Sky Dan Dampaknya Bagi Indonesia*. <http://download.portalgaruda.org/article.php?article=110799&val=4131> diakses pada 15 November 2015.
- Tham, S.Y. (2008). *ASEAN Open Skies And The Implications For Airport Development Strategy In Malaysia* (No. 119). ADBI working paper series. Tokyo : Asian Development Bank.
- Verschoor, D. (1991). *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa: Beberapa Persamaan dan Perbedaan*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Yuwono, A.N. (2006). *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*. Jakarta : Bumi Intitama Sejahtera.