

PENGUNAAN BANDAR UDARA DALAM MENDUKUNG LATIHAN DAN OPERASI PENERBANGAN TNI AU

Dedy Setiawan¹, Bambang Eko², Hikmat Zakky A³., Priyanto E⁴.

^{1,2,3,4} Program Study Magister Terapan Strategi Operasi Udara Seskoau
Program Study Strategi Pertahanan Udara, UNHAN RI

^{1,2,3,4}tsaaqib19822001@gmail.com

Abstract — Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji/mendalami tentang pengaturan penggunaan Bersama pangkalan udara dengan menggunakan konsep penggunaan bersama Pangkalan Udara dan Bandar Udara merupakan salah satu opsi yang ditempuh pemerintah untuk mengakselerasi pembangunan nasional yang dihadapkan dengan keterbatasan yang ada. Namun demikian, dengan penerapan konsep kerjasama penggunaan bersama tentunya berimplikasi kepada dua kepentingan yaitu kepentingan ekonomi dan kepentingan pertahanan dalam hal ini latihan dan penerbangan militer. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji pengaturan atau regulasi tentang penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara serta implementasi penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara terhadap latihan dan penerbangan TNI AU dan pengaturan. Metode yang digunakan adalah studi pustaka dan pendekatan deskriptif ekplanatoris. Dari hasil Penelitian terhadap 5 aspek yang meliputi *Institutional Arrangement*, *Legal Arrangement*, *Financial Arrangement*, *Technical Arrangement* dan *Operational Arrangement* ditemukan persoalan diantaranya adalah bahwa di Bandara Halim P. belum dibentuk gugus tugas sipil-militer atau *Airport Collaborative Decision Making* (ACDM) sebagaimana penerapan *Civil Use on Military Aerodrome* pada *Euro Control* selain itu belum ada Perjama antara TNI AU dengan pengelola Bandara sebagai tindak lanjut dari MoU antara Kemhub, TNI AU, PT AP I, dan PT AP II sehingga belum ada batasan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) antara sipil dan militer.

Kata Kunci: Kerja sama, Penggunaan Bersama, Pangkalan Udara, Bandar Udara

Abstract — *This study aims to examine/explore the regulation of joint use of air bases using the concept of joint use of Air Bases and Airports is one of the options taken by the government to accelerate national development which is faced with existing limitations. However, the application of the concept of joint use cooperation certainly has implications for two interests, namely economic interests and defense interests in this case military training and flights. The purpose of this study is to examine the regulation or regulation of joint use of air bases and airports and the implementation of joint use of air bases and airports for TNI AU training and flights and regulations. The method used is a literature study and a descriptive explanatory approach. From the results of the study on 5 aspects covering Institutional Arrangement, Legal Arrangement, Financial Arrangement, Technical Arrangement and Operational Arrangement, problems were found, including that at Halim P. Airport, a civil-military task force or Airport Collaborative Decision Making (ACDM) has not been formed as in the implementation of Civil Use on Military Aerodrome in Euro Control, in addition there is no Perjama between the Indonesian Air Force and the Airport Manager as a follow-up to the MoU between the Ministry of Transportation, Indonesian Air Force, PT AP I, and PT AP II so that there is no boundary of the Work Environment Area (DLKr) between civil and military.*

Keywords: Cooperation, Joint Use, Air Base, Airport

1. PENDAHULUAN

Secara geografis wilayah Indonesia merupakan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang mempunyai letak strategis dari berbagai aspek, yang berada di titik silang antara dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia dan juga terletak di antara dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia. Sebagai negara kepulauan dengan estimasi luasan wilayah laut Indonesia yang mencapai 3.257.357 km², dengan batas wilayah laut/teritorial dari garis dasar kontinen sejauh 12 mil diukur dari garis dasar, sedangkan luasan daratannya mencapai 1.919.443 km². Secara keseluruhan, luas wilayah lautan dan wilayah daratan mencapai 5.176.800 km² (Saksono, 2013). Dengan luas wilayah yang sedemikian luasnya, maka diperlukan suatu sistem transportasi nasional yang berfungsi sebagai sarana untuk memperlancar roda perekonomian, membuka akses/jalur ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat guna mencapai tujuan pembangunan nasional salah satunya yaitu transportasi udara. Peran bandara saat ini telah bergeser menjadi pintu gerbang kegiatan perekonomian sebagai upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta menjadi suatu simpul dari suatu sistem transportasi udara yang memiliki peran sangat penting (Setiani, 2015). Oleh karena itu, pemerintah perlu mengakselerasi program-program pemerataan pembangunan secara proporsional di seluruh wilayah (Sukwika, 2018). Namun, upaya percepatan pembangunan bandar udara di seluruh wilayah Indonesia tidaklah mudah. Hal ini dikarenakan pembangunan sebuah bandar udara membutuhkan biaya/investasi yang cukup besar. Dengan keterbatasan anggaran yang ada, pemerintah beralih ke opsi lain salah satunya adalah membuka pangkalan

udara militer yang dapat digunakan juga sebagai bandar udara untuk kepentingan penerbangan sipil (wordpress.com, 2016). Konsep Penggunaan Bersama bandar udara dan pangkalan udara secara umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam Pasal 257 disebutkan bahwa "Dalam keadaan tertentu pangkalan udara dapat digunakan sebagai bandar udara" (UU RI, 2009). Isu atau fenomena tersebut menjadi sangat relevan jika dikaitkan dengan fungsi dasar yang diemban oleh sebuah pangkalan udara yaitu untuk kepentingan latihan dan operasi penerbangan TNI AU. Sebagai contoh Lanud yang digunakan secara bersama dengan bandar udara adalah Lanud Halim Perdanakusuma, di mana semenjak 10 Januari 2014 Lanud Halim Perdanakusuma digunakan sebagai bandara sipil untuk mengalihkan penerbangan dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta yang dinilai telah penuh sesak (AP II, 2020). Secara keseluruhan di Indonesia terdapat 33 Bandara/Pangkalan Udara yang digunakan secara bersama dengan rincian 18 Bandar Udara digunakan bersama sebagai Pangkalan Udara dan 15 Pangkalan Udara digunakan bersama sebagai Bandar Udara (Dirjen Hubud, 2020). Dengan adanya kerja sama ini diharapkan pemerintah dapat mengantisipasi grafik peningkatan penumpang transportasi udara di wilayah Halim yang semakin bertambah, tentunya membutuhkan pelayanan jasa transportasi udara dengan memperhatikan beberapa aspek keamanan serta keselamatan dalam penerbangan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku juga merupakan faktor yang sangat penting dalam mendukung penerbangan TNI AU.

2. LANDASAN TEORI

Teori Kerjasama, adalah kegiatan atau usaha yang dilakukan oleh beberapa orang (lembaga, pemerintah, dan sebagai

nya) untuk mencapai tujuan bersama (Kemendikbud, 2022). Kerja sama oleh Soekanto (1990) dimaksudkan sebagai suatu usaha bersama antar orang perorangan atau kelompok manusia untuk mencapai satu atau tujuan bersama (Surminah, 2013). Dalam teori kerja sama menurut Roucek dan Warren berarti bekerja ber sama-sama untuk mencapai tujuan bersama dan merupakan suatu proses yang paling dasar. Kerja sama merupakan suatu bentuk proses sosial di mana didalamnya terdapat aktifitas tertentu yang ditujukan untuk mencapai tujuan bersama dengan saling membantu dan saling memahami terhadap aktifitas masing-masing (Lemhanas, 2022). Thomson dan Perry dalam Keban (2007:28) mengemukakan bahwa Kerja sama memiliki derajat yang berbeda, mulai dari koordinasi dan kooperasi (cooperation) sampai pada derajat yang lebih tinggi yaitu collaboration. "Para ahli pada dasarnya menyimpulkan bahwa perbedaan terletak pada kedalaman interaksi, integrasi, komitmen dan kompleksitas di mana cooperation terletak pada tingkatan yang paling rendah.

Teori Implementasi. Menurut Syaokani (2004) implementasi dimaksudkan suatu rangkaian aktivitas dalam rangka menghantar kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut membawa hasil yang diharapkan meliputi:

- pertama, persiapan seperangkat peraturan yang merupakan interpretasi dari kebijakan tersebut,
- kedua, menyiapkan sumber daya guna mengorganisasikan kegiatan implementasi yang meliputi sarpras, sumber daya keuangan serta penentuan pihak yang bertanggung jawab melaksanakan kebijakan tersebut,
- ketiga, menghantarkan kebijakan tersebut secara konkrit kepada masyarakat.

Selanjutnya, Syukur dalam Sumaryadi (2005) membagi implementasi dalam tiga

unsur penting yaitu:

- adanya program atau kebijakan yang dilaksanakan,
- target/sasaran yang ditetapkan yang akan menerima manfaat dari program, perubahan atau peningkatan,
- unsur pelaksana (implementor) baik organisasi maupun perseorangan untuk bertanggung jawab dalam memperoleh pelaksanaan dan pengawasan dari proses implementasi tersebut.

Joint use concept, konsep penggunaan bersama bandar udara dan pangkalan udara merupakan hal lazim diterapkan di negara-negara di dunia. Hal ini dapat dipahami ketika terjadinya lonjakan permintaan akan transportasi udara yang membutuhkan infrastruktur bandar udara yang lebih, akan tetapi pembangunan bandar udara tidak bisa dilakukan secara maksimal dengan keterbatasan lahan, anggaran serta faktor lingkungan sehingga diperlukan alternatif solusi salah satunya adalah penggunaan pangkalan udara yang digunakan untuk operasional penerbangan sipil. Hal tersebut dilakukan melalui adanya mekanisme kerja sama antara Federal Aviation Administration (FAA) dengan Department of Defense untuk pengaturan akses pesawat sipil di suatu pangkalan udara militer (FAA, 2021). Konsep penggunaan bersama tersebut dikenal dengan Civil Use of Military Aerodromes (CUMA). Penerapan CUMA tersebut mampu mengatasi pertumbuhan transportasi udara di Eropa terutama negara-negara yang mempunyai wilayah tidak terlalu besar dengan jumlah bandar udara sipil yang relatif sedikit, guna mengoptimalkan penerapan di Eropa, secara efektif dan efisien (EuroControl, 2009) antara lain:

- **Institutional arrangement,** yaitu pembentukan suatu badan nasional yang mewadai kerja sama antara sipil dan militer yang mempunyai kompetensi dan tanggung jawab agar pelaksanaan penggunaan bersama dapat berjalan secara baik.

- **Legal arrangement**, yaitu adanya dasar hukum yang berupa perjanjian terkait penerapan cuma yang mengatur tentang peran, tanggung jawab dan prosedur kerja sama antara otoritas sipil dalam hal ini diwakili oleh Civil Aviation Authority (CAA) dengan pihak militer yaitu Ministry of Defense.
- **Financial arrangement**, yaitu adanya pengaturan tentang pembiayaan antara kedua belah pihak terkait dengan penerapan CUMA di suatu pangkalan udara. Variabel pembiayaan tersebut terdiri dari biaya instalasi yang diperlukan, biaya operasional dan biaya terkait pemeliharaan dan servis lapangan terbang yang digunakan secara bersama.
- **Technical arrangement**, yakni adanya pengaturan tentang sisi darat dan sisi udara yang dapat digunakan secara bersama. Sisi darat yang dimaksud adalah pengaturan design penggunaan fasilitas pangkalan udara termasuk fasilitas pendukung lainnya yang disesuaikan dengan standar penerbangan sipil internasional. Sedangkan sisi udara perlu adanya pengaturan penggunaan ruang udara di sekitar bandar udara (aerodrome) yang disesuaikan dengan klasifikasi dari pelayanan lalu lintas udara (air traffic services).
- **Operational Arrangement**, yaitu pengaturan secara operasional penerbangan yang membagi porsi ruang udara dan slot penerbangan baik untuk penerbangan sipil maupun penerbangan militer. Dalam konsep CUMA, terdapat sebuah klausul tentang prioritas (priority rules) di mana kegiatan operasional penerbangan militer tidak boleh dibatasi oleh operasional penerbangan sipil.

3. METODE PENELITIAN

Peneliti menggunakan pendekatan kualitatif oleh Denzin and Lincoln (1994)

yang mengemukakan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada (Johan, 2018). Penelitian dimaksud menggunakan dua jenis penelitian yaitu deskriptif (descriptive research) dan eksplanatori (explanatory research). Penelitian deskriptif (descriptive research) digunakan untuk tujuan yang pertama yaitu menggambarkan kerja sama penggunaan bersama Pangkalan Udara dan Bandar Udara dalam mendukung latihan dan operasi penerbangan TNI AU. Sedangkan Jenis penelitian eksplanatori (*explanatory research*) digunakan untuk menjelaskan tentang implementasi kerja sama penggunaan bersama Pangkalan Udara dan Bandar Udara serta pengaruhnya terhadap latihan dan operasi penerbangan TNI AU.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pengaturan penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara, Berdasarkan teori implementasi menjelaskan bahwa implementasi dimaksudkan suatu rangkaian aktivitas dalam rangka menghantarkan kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut membawa hasil yang diharapkan. Kemudian lebih lanjut dalam teori itu dia membagi implementasi kedalam 3 (tiga) rangkaian kegiatan yaitu pertama, persiapan seperangkat peraturan yang merupakan interpretasi dari kebijakan tersebut, kedua, menyiapkan sumber daya guna menggerakkan kegiatan implementasi yang meliputi sarpras, sumber daya keuangan serta penentuan pihak yang bertanggung jawab melaksanakan kebijakan tersebut, ketiga, bagaimana menghantarkan kebijakan tersebut secara konkrit kepada masyarakat. Oleh karena itu, berdasarkan hasil temuan penelitian selanjutnya akan dikaji pengaturan penggunaan bersama ditinjau dari aspek hukum dari peraturan

per-Undang-undangan terkait penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara.

Prakondisi suatu pangkalan udara dapat digunakan sebagai bandar udara,

penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara, dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pengaturan penggunaan bersama diatur pada Pasal 257 Ayat (1) yang menyebutkan bahwa dalam keadaan tertentu bandar udara dapat digunakan bersama sebagai bandar udara. Kemudian apabila melihat penjelasan undang-undang ini yang di maksud dengan “keadaan tertentu” untuk bandar udara digunakan sebagai pangkalan udara adalah hanya untuk pertahanan negara yang ditetapkan oleh Presiden. Pertahanan negara disini di maksudkan untuk tujuan menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman (UU RI, 2002), yang dapat berwujud agresi, terorisme, komunisme, separatisme, pemberontakan bersenjata, bencana alam, kerusakan lingkungan, pelanggaran wilayah perbatasan, perompakan dan pencurian sumber daya alam, wabah penyakit, peredaran dan penyalahgunaan narkoba, serangan siber, serangan nuklir, serangan biologi, serangan kimia, atau wujud Ancaman yang membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan keselamatan segenap bangsa (UU RI, 2019). Selanjutnya pada Pasal 257 Ayat (2) undang-undang penerbangan menyatakan bahwa dalam keadaan tertentu pangkalan udara dapat digunakan bersama sebagai bandar udara (UU RI, 2009), pada penjelasan pasal tersebut, maka yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” untuk pangkalan udara dapat digunakan secara bersama sebagai bandar udara yaitudalam situasi:

- Terjadi bencana alam atau keadaan darurat lainnya sehingga mengakibatkan

kan tidak berfungsinya bandar udara;

- Pada daerah yang bersangkutan tidak terdapat bandar udara.

Merujuk pada redaksional dari bunyi penjelasan pasal 257 tersebut, maka dapat dikatakan bahwa secara hukum suatu pangkalan udara dapat digunakan secara bersama sebagai bandar udara. Namun demikian tidak semua pangkalan udara dapat digunakan bersama. Terdapat sebuah prakondisi di mana suatu pangkalan dapat digunakan secara bersama dalam hal ini klausul yang digunakan adalah “keadaan tertentu” sebagaimana dijelaskan di atas. Pada ayat selanjutnya menyebutkan bahwa penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara dapat dilakukan dengan memperhatikan beberapa hal antara lain:

- Kebutuhan atas pelayanan jasa transportasi udara;
- Keamanan, keselamatan serta kelancaran penerbangan;
- Aspek keamanan dan pertahanan negara; serta
- Peraturan perundang-undangan terkait dengan penerbangan.

Pengaturan lebih lanjut dijelaskan dalam pasal 258, pada ayat 1 disebutkan bahwa dalam keadaan damai, pangkalan udara yang digunakan bersama sebagai bandar udara adalah berlaku ketentuan penerbangan sipil. Hal ini menggam barkan bahwa walaupun bandar udara tersebut berada dan beroperasi di wilayah pangkalan udara ketika dalam keadaan damai maka aturan yang di berlakukan adalah ketentuan penerbangan sipil dalam hal ini adalah ketentuan yang sudah ditentukan oleh organisasi penerbangan sipil inter nasional atau yang dikenal dengan *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dalam bentuk *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR) termasuk Annex-Annex dari Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Inter nasional. Pada tataran

nasional semua aturan tersebut ditranformasi ke dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan beserta aturan pelaksanaannya dan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Kemudian apabila menilik kepada PP Nomor 70 tahun 2001 tentang Ke Bandara udara, Materi yang menyangkut penggunaan bersama atas pangkalan udara dan bandar udara diatur pada ketentuan Pasal 51 yang menjelaskan bahwa bandar udara atau pangkalan udara dapat digunakan secara bersama untuk penerbangan sipil dan penerbangan militer (PP 70, 2001). Penggunaan bersama suatu bandar udara atau pangkalan udara harus memperhatikan antara lain:

- Keamanan,keselamatan,penerbangan;
- Kelancaran operasi penerbangan;
- Keamanan dalam pangkalan udara;
- Kepentingan penerbangan sipil dan militer.

Dari penjelasan ketentuan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun PP Nomor 70 Tahun 2001 memberikan jalan adanya penggunaan bersama pangkalan udara maupun bandar udara namun demikian terdapat prakondisi yang memprasyaratkan terlaksananya penggunaan bersama baik pada situasi keadaan tertentu maupun aspek pertahanan dan keamanan negara.

Penetapan status penggunaan bersama, suatu pangkalan udara dan bandar udara berdasarkan Pada pasal 259 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 mensyaratkan bahwa bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama ditetapkan dengan Keputusan Presiden (UU RI, 2009). Sementara hal yang sama pada pengaturan Pasal 52 PP Nomor 70 Tahun 2001 mengamanatkan bahwa penggunaan bersama bandar udara atau pangkalan udara untuk penerbangan sipil dan militer telah diatur

dengan keputusan presiden, namun sampai dengan penulisan naskah ini Keputusan terkait penggunaan bersama tersebut belum diterbitkan. Adapun pangkalan udara maupun bandar udara yang digunakan bersama dapat diuraikan pada tabel dibawah ini.

No	Nama Bandar Udara	Lokasi
1	Bandar Udara Sultan Iskandar Muda	Banda Aceh
2	Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II	Pekan Baru
3	Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah	Tanjung Pinang
4	Bandar Udara H.A.S. Hanandjoeddin	Tanjung Pandan
5	Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II	Palembang
6	Bandar Udara Ngurah Rai	Denpasar
7	Bandar Udara Supadio	Pontianak
8	Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan	Balikpapan
9	Bandar Udara Syamsudin Noor	Banjarmasin
10	Bandar Udara Juwata	Tarakan
11	Bandar Udara Sultan Hasanuddin	Makassar
12	Bandar Udara Sam Ratulangi	Manado
13	Bandar Udara El Tari	Kupang
14	Bandar Udara Pattimura	Ambon
15	Bandar Udara Sentani	Jayapura Biak
16	Bandar Udara Frans Kaisiepo	Timika
17	Bandar Udara Timika	Merauke
18	Bandar Udara Mopoh	

Sumber: Dirjen Hubud 2020

Tabel 1 - Bandar Udara Yang Digunakan Bersama SebagaiPangkalan Udara

No	Nama Bandar Udara	Lokasi
1	Bandar Udara Meimun Saleh	Sabang
2	Bandar Udara Rani	Natuna
3	Bandar Udara Halim Perdanakusuma	Jakarta
4	Bandar Udara Hussein Sastranegara	Bandung
5	Bandar Udara Wiriadinata	Tasikmalaya
6	Bandar Udara Ahmad Yani	Semarang
7	Bandar Udara Wirasaba	Purbalingga
8	Bandar Udara Adi Sutjipto	Jogjakarta
9	Bandar Udara Adi Sumarmo	Solo
10	Bandar Udara Juanda	Surabaya
11	Bandar Udara Abdul Rachman Saleh	Malang
12	Bandar Udara Pitu	Morotai
13	Bandar Udara Gatot Subroto	Lampung
14	Bandar Udara Haluoleo	Kendari
15	Bandar Udara Iskandar	Pangkalan Bun

Sumber: Dirjen Hubud 2020

No	Nama Bandar Udara	Lokasi
1	Bandar Udara Sultan Iskandar Muda	Banda Aceh
2	Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II	Pekan Baru
3	Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah	Tanjung Pinang
4	Bandar Udara H.A.S. Hanandjoeddin	Tanjung Pandan
5	Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II	Palembang
6	Bandar Udara Ngurah Rai	Denpasar
7	Bandar Udara Supadio	Pontianak
8	Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan	Balikpapan
9	Bandar Udara Syamsudin Noor	Banjarmasin
10	Bandar Udara Juwata	Tarakan
11	Bandar Udara Sultan Hasanuddin	Makassar
12	Bandar Udara Sam Ratulangi	Manado
13	Bandar Udara El Tari	Kupang
14	Bandar Udara Pattimura	Ambon
15	Bandar Udara Sentani	Jayapura Biak
16	Bandar Udara Frans Kaisiepo	Timika
17	Bandar Udara Timika	Merauke
18	Bandar Udara Mopoh	

Sumber: Dirjen Hubud 2020

Tabel 2 - Pangkalan Udara Yang Digunakan Bersama Sebagai Bandar Udara

Oleh sebab itu penulis berpendapat bahwa pemerintah harus segera menindaklanjuti amanat dari Undang-undang untuk mengeluarkan Keputusan Presiden terkait dengan penetapan pangkalan udara dan bandar udara yang digunakan secara bersama.

Peraturan pelaksanaan tentang penguasaan bersama, dapat di klasifikasi menjadi peraturan perundang-undangan yang memiliki kewenangan atribusi dari Undang-Undang Dasar atau Undang-Undang, dan ada peraturan perundang-undangan yang fungsinya untuk melaksanakan perintah atau delegasi dari peraturan di atasnya yang mendelegasikannya yang disebut dengan peraturan pelaksana (Fakhry, 2019). Sebagai peraturan pelaksana, diatur adalah materi muatan yang didelegasikan oleh peraturan yang di atasnya yang mendelegasikan, sehingga ruang lingkup pengaturannya sudah secara limitatif diatur dalam peraturan yang mendelegasikan. Jimly Asshiddiqie menjelaskan bahwa prinsip pendelegasian kewenangan mengatur (delegation of rule-making power) itu pada pokoknya tunduk kepada doktrin atau “legal maxim” yang dikenal luas, yaitu “delegatus non potest delegare”, yang berarti “a delegate may not sub-delegate his or her power”. Artinya, pejabat atau lembaga yang diberi delegasi kewenangan itu tidak boleh mendelegasikan lagi kewenangan untuk mengatur itu kepada lembaga lain yang lebih rendah. Namun, dalam praktik, kadang-kadang, lembaga pelaksana undang-undang juga diberi kewenangan oleh undang-undang untuk memberi delegasi kewenangan lagi kepada lembaga yang lebih rendah. Ini disebut sebagai “sub-delegation of legislative power” atau “sub-delegation of rule-making power”. Biasanya, untuk memberikan sub-delegasi kewenangan itu di persyaratkan bahwa hal itu harus sudah ditentukan dengan tegas atau secara eksplisit dalam undang-undang induknya (principle legislation). Hanya dengan begitu maka peraturan pemerintah dapat mengatur bahwa untuk hal-hal yang lebih teknis, dapat diatur lebih lanjut oleh menteri terkait dalam bentuk peraturan menteri, dan sebagainya (Asshiddiqie, 2006). Selanjutnya jika merujuk kepada hasil temuan penelitian ditinjau dari beberapa pendapat ahli yang sudah

diuraikan di atas peneliti berkesimpulan bahwa PP Nomor 70 Tahun 2001 saat ini sudah tidak relevan lagi meskipun Pasal 464 UU Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan bahwa “Pada saat Undang-undang ini berlaku semua peraturan pelaksana Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.” Dalam artian bahwa secara eksplisit PP 70/2001 tentang Kebandarudaraan tetap berlaku meskipun Undang-undang induknya sudah dicabut dan diganti dengan Undang-undang Penerbangan yang baru. Namun demikian yang menjadi konsen peneliti untuk mendorong segera dikeluarkan PP atau peraturan perundang-undang yang baru adalah karena beberapa substansi yang diatur pada PP 70/2001 kemudian sudah diatur pada peraturan pelaksanaan yang baru baik dalam bentuk Peraturan Pemerintah atau pun Peraturan/Keputusan Menteri sesuai dengan amanat dari UU No 1/2009 diantaranya Permenhub RI No 39 PM Tahun 2019 tentang tatanan Kebandarudaraan nasional, PP Nomor 32 tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang penerbangan, Permenhub RI nomor PM 81 tahun 2021 tentang kegiatan pengusahaan di bandar udara dan lain sebagainya. Bagir Manan menjelaskan bahwa dalam Doktrin, pada prinsipnya peraturan perundang-undangan hanya mungkin dicabut oleh peraturan perundang-undangan yang sederajat atau yang lebih tinggi. Namun demikian, meskipun PP 70/2001 merupakan peraturan pelaksana UU No 15/1992, tetapi pada UU penerbangan yang baru perintah untuk membuat peraturan pelaksanaan bukan dalam bentuk PP namun dalam bentuk Peraturan Menteri.

Implementasi kerja sama penggunaan bersama, sebagai negara kepulauan, Indonesia menghadapi keterbatasan serius dalam menghubungkan seluruh negara. Selama satu dekade terakhir, transportasi udara telah menjadi solusi

yang andal sebagai sarana untuk menghubungkan setiap wilayah dan provinsi. Saat ini, adalah cara termurah dan tercepat untuk bepergian ke seluruh Indonesia. Prof. Mieke Komar (1984) mengatakan bahwa angkutan udara sipil merupakan salah satu elemen kunci dari kekuatan negara di wilayah udara, tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas komersial murni, tetapi juga sebagai alat pemersatu negara dalam arti politik, memfasilitasi efisiensi pemerintah. sarana untuk mendukung manajemen yang efisien. Sarana untuk mempercepat pembangunan. (Komar, 1984). Dengan terjadinya liberalisme transportasi angkutan udara yang terjadi pada 2004 telah berdampak terhadap peningkatan jumlah penumpang udara dimana pada tahun 2003 terhitung sekitar 12 juta orang menjadi 26 juta orang pada tahun berikutnya (Darmawan, 2012).

Penerbangan adalah salah satu media atau sarana penting dalam menghubungkan ribuan pulau yang ada di Nusantara. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah sekitar 17.000 pulau (Badan Informasi Geospasial, 2021), tetapi dari banyak pulau tersebut, hanya sekitar 2.343 di antaranya yang dihuni secara menetap (Kominfo news centre.com, 2013). Dari jumlah pulau yang secara tetap dihuni tersebut secara total penduduk Indonesia berjumlah lebih dari 270,20 juta jiwa (BPS, 2020), jumlah tersebut telah menempatkan Indonesia pada posisi keempat dalam jumlah penduduk terbesar di dunia. Prosepek pasar sebagaimana dimaksud dapat dilihat dari persentase lonjakan penumpang transportasi udara. Dari data kurun waktu 2016 dan 2017, untuk jumlah penumpang domestik pada tahun 2016 berjumlah 89.385.365 orang menjadi 96.890.664 pada tahun 2017 atau terdapat kenaikan 8,4 persen sedangkan untuk penumpang penerbangan internasional tercatat berjumlah 10.377.246 orang pada 2016 menjadi

12.494.442 orang pada tahun 2017 artinya terjadi peningkatan sekitar 20,4 persen atas pengguna jasa transportasi udara pada penerbangan internasional. (Ikhsan et al., 2017). Dari data peningkatan jumlah penumpang sebagaimana dijelaskan tersebut sebenarnya bukanlah sesuatu yang mengejutkan terdapat karena International Air Transport Association (IATA) sebelumnya telah meramalkan bahwa kedepannya Indonesia akan menjadi salah satu pasar perjalanan terbesar bersama dengan Amerika, Cina, India dan Brasil pada tahun 2034. Melihat besarnya potensi pengguna transportasi udara, pemerintah Indonesia berupaya mengakomodir pertumbuhan transportasi udara dengan membangun kembali Infrastrukturnya. Selanjutnya, berdasarkan hasil temuan penelitian maka pada sub bab ini akan membahas terkait dengan implementasi penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara. Peneliti akan menganalisa dan menggali informasi dengan fokus terhadap 5 aspek seperti penerapan Civil Use on Military Aerodrome (CUMA) pada Euro Control meliputi Institutional Arrangement, Legal Arrangement, Financial Arrangement, Technical Arrangement dan Operational Arrangement.

Institutional Arrangement, suatu badan yang mewadahi kerja sama antara sipil dan militer yang mempunyai kompetensi dan tanggung jawab agar pelaksanaan penggunaan bersama dapat berjalan secara baik. Sedangkan pada konsep joint use Euro Control terdapat suatu badan atau unit khusus yang dikenal dengan Airport Collaborative Decision Making (ACDM) yang mewadahi kerja sama antara sipil dan militer yang bertujuan agar pelaksanaan penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara dapat berjalan secara baik dalam artian baik kepentingan penerbangan militer dan penerbangan sipil dapat terwadahi secara bersamaan, secara teknis operasional dilaksanakan oleh satuan kerja baik yang

ada di Lanud Halim Perdanakusuma dalam hal ini adalah Dinas Operasi Lanud Halim Perdanakusuma maupun dengan pihak Bandara Halim Perdanakusuma termasuk LPPNPI yang mempunyai tugas dan fungsi masing-masing yang sudah terkoordinasi dengan baik. Adapun suatu badan atau unit khusus yang telah berjalan selama ini dalam kerangka penggunaan bersama ialah terkait dengan pengamanan bandar udara, di mana di bandar udara Halim Perdanakusuma telah dibentuk Komite Keamanan Bandar Udara yang terdiri dari otoritas bandar udara, stakeholder Bandara dan Lanud Halim Perdanakusuma sesuai dengan regulasi penerbangan sipil. Executive GM. Bandara Halim Perdanakusuma menyampaikan bahwa Komite Keamanan Penerbangan yang ada di Bandara Halim Perdanakusuma mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 159 Tahun 2020 di mana komite ini melaksanakan pertemuan secara rutin sekurang-kurangnya 3 (tiga) kali dalam 1 (satu) tahun untuk membahas persoalan terkait dengan keamanan penerbangan di Bandara Halim Perdanakusuma, secara rutin melaksanakan latihan bersama yang melibatkan stakeholder di Bandara bentuk latihannya bisa berupa latihan penanggulangan kebakaran, latihan penanganan kecelakaan penerbangan dan lain sebagainya.

Legal Arrangement, Kemudian apabila kita melihat penerapan Civil Use on Military Aerodrome pada Euro Control, sebagai dasar hukum pelaksanaannya otoritas sipil dalam hal ini diwakili oleh Civil Aviation Authority (CAA) dengan pihak militer yaitu Ministry of Defense membuat perjanjian (agreement) yang substansinya antara lain mengatur tentang peran, tanggung jawab dan prosedur kerja sama. Terkait hal tersebut, sebenarnya pada penerapan penggunaan bersama di Indonesia pihak-pihak terkait antara lain TNI Angkatan Udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, PT.

Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II sudah menandatangani kesepakatan bersama penggunaan pangkalan udara dan bandar udara secara nasional pada tanggal 31 Januari 2011 yang ditandatangani oleh perwakilan dari masing-masing pihak yang secara umum substansinya antara lain berisi pengaturan hal-hal yang berkaitan dengan rencana induk bandar udara, kawasan keselamatan operasi penerbangan (KKOP), Pendalian lalu lintas udara, penetapan jam operasional, pengamanan bandar udara, bentuk penggunaan/pemanfaatan BMN, jangka waktu pemanfaatan BMN, tanggungjawab pemeliharaan alat bantu navigasi penerbangan, fasilitas penerbangan sipil dan tindak lanjut kesepakatan bersama. Kesepakatan Bersama ini didasari oleh suatu pemahaman bahwa penggunaan pangkalan udara sebagai bandar udara adalah dalam rangka mendukung peningkatan pengembangan transportasi udara pada wilayah/daerah-daerah yang membutuhkan bandar udara namun tetap mengutamakan tugas pertahanan yang diemban oleh TNI AU. Selain itu, kesepakatan bersama tersebut dimaksudkan untuk menjadi pedoman bagi para pihak dalam kerjasama pada masa yang akan datang. Hal tersebut bertujuan untuk mencegah terjadinya permasalahan dalam pengoperasian pangkalan udara atau bandar udara, baik untuk operasi penerbangan sipil maupun penerbangan militer. Hal ini merupakan hal yang penting dalam rangka usaha meningkatkan kualitas jasa pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi udara. (Kompas.com, 2011) Namun demikian, berdasarkan hasil penelitian, terkait dengan legal arrangement ditemukan terdapat persoalan hukum yang timbul di Bandara Halim Perdanakusuma yaitu gugatan wan prestasi pada bulan Oktober 2010 oleh PT. ATS terhadap Inkopau dan PT. AP II di Pengadilan Negeri Jakarta Timur melalui perkara nomor 492/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Tim karena aset yang dikerjasamakan dengan PT. ATS belum

dapat dimanfaatkan oleh PT. ATS karena terminal Bandara Halim Perdanakusuma yang berada di atas tanah yang diperjanjikan masih dikuasai oleh PT. AP II (sebelumnya dari Kemhub kepada PT, AP II. Meskipun secara hukum PT. ATS dikabulkan gugatannya melalui Putusan Peninjauan Kembali (PK) Nomor 527 PK/Pdt/2015, PT. ATS belum dapat mengoperasikan objek perjanjian karena belum memiliki BUBU (Badan Hukum Bandar Udara) sebagai persyaratan untuk mengelola Bandara dan sampai dengan saat ini Bandara Halim Perdanakusuma dioperasikan oleh PT. AP II (Persero) Bandara Halim Perdanakusuma sebagai operator. Oleh karena itu, sebagai tindak lanjut keputusan MA dan upaya pengamanan aset, pihak TNI AU mendorong perjanjian kerja sama operasional (KSO) antara pihak PT. ATS dan PT. AP II Bandara Halim P. sehingga kemudian Lanud Halim P. dapat menindak lanjuti membahas perjanjian kerja sama sebagai tindak lanjut dari SKB Tahun 2011.

Financial Arrangement, terhadap pengaturan tentang pembiayaan antara kedua belah pihak terkait dengan penerapan CUMA di suatu pangkalan udara. Variabel pembiayaan tersebut terdiri dari biaya instalasi yang diperlukan, biaya operasional dan biaya terkait pemeliharaan dan servis lapangan terbang yang digunakan secara bersama. Terhadap empat hal tersebut berdasarkan hasil penelitian dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Biaya instalasi. Apabila merujuk kepada kesepakatan pada SKB 2011 dan *Letter of Operasional and Coordination Agreement* (LOCA). Dari hasil penemuan penelitian untuk pembiayaan menjadi tanggung jawab masing-masing pihak terkait, namun demikian apabila terdapat kebijakan/ policy dari pemerintah seperti yang baru saja dilaksanakan yaitu revitalisasi Bandara Halim, maka kemudian untuk pembiayaan akan mengikuti ketentuan berlaku.
- Biaya Operasional, cost pelayanan

jasa transportasi udara di Bandara Halim. merupakan tanggungjawab dari penge lolala bandara sedangkan untuk kegiatan operasional pelayanan navigasi penerbangan menjadi tanggung awab dari LPPNPI Cab. Halim.

- Biaya Pemeliharaan, terhadap pemeliharaan air side maupun land side (termasuk terminal dll) di bandara Halim yang digunakan untuk kepentingan penerbangan sipil merupakan tanggung jawab dari pengelola bandara sedangkan yang digunakan militer menjadi tanggung jawab Lanud Halim P. sedangkan terkait dengan tanggung jawab fasilitas alat bantu navigasi dan pelayanan navigasi penerbangan di Bandara Halim berada pada oleh LPPNPI Cabang Halim Perdana kusuma termasuk menyempurnakan atau melengkapi peralatan serta melakukan standarisasi peralatan untuk memenuhi ketentuan penerbangan sipil dan hal tersebut sudah dituangkan dalam *Letter of Operasional and Coordination Agreement* (LOCA) antara Lanud Halim P. dengan Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) Cabang Halim.
- Service Lapangan Terbang/runway. Dalam konteks penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara di Lanud Halim, untuk pemeliharaan, terhadap hal-hal yang digunakan untuk operasional Bandara termasuk runway dan lain-lain pemeliharaan dilaksanakan oleh pihak PT.AP II (Persero) Bandara Halim Perdanakusuma.

Technical Arrangement, meliputi pengaturan tentang penggunaan sisi darat dan sisi udara yang dapat digunakan secara bersama. Sisi darat yang dimaksud adalah pengaturan design penggunaan fasilitas pangkalan udara termasuk fasilitas pendukung lainnya yang disesuaikan dengan standar penerbangan sipil internasional. Dalam kawasan bandar udara

Halim Perdanakusuma yang berdampingan dengan Lanud Halim Perdanakusuma terdapat kompartemen tasi yang digunakan oleh pesawat udara sipil dengan pesawat udara militer dalam hal ini adalah terdapat dua macam apronyakni apron khusus pesawat udara sipil serta apron khusus untuk pesawat udara militer sehingga pergerakan dan parkir pesawat terpisah satu sama lain. Namun demikian runway yang digunakan hanya 1 runway yang digunakan secara bergantian sesuai dengan slot yang telah ditentukan. Segala fasilitas darat dan alat bantu navigasi yang ada dapat dipergunakan oleh baik penerbangan sipil maupun penerbangan militer. Sedangkan sisi udara terkait adanya pengaturan penggunaan ruang udara di sekitar bandar udara (aerodrome) yang disesuaikan dengan klasifikasi dari pelayanan lalu lintas udara (air traffic services). Di sekitar pangkalan udara dan bandar udara Halim Perdanakusuma, terdapat ruang udara yang digunakan secara bersama baik untuk kepentingan penerbangan militer dan penerbangan sipil dan untuk pelayanan lalu lintas udaranya di layani oleh Perum LPPNPI Cabang Halim Perdanakusuma dimana ruang udara Bandara Halim Perdanakusuma yaitu ATZ (aerodrome Traffic Zone) dengan Lateral adalah 12 NM dan Vertikal 3500 feet dan slot penerbangan untuk pesawat militer dan sipil yaitu dengan alokasi slot penerbangan yang telah disepakati bersama. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa dilihat dari aspek teknis penggunaan bersama dari sisi darat dan dari sisi udara tidak mengalami suatu kendala yang berarti karena pada dasarnya sudah terdapat pengaturan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak dengan koordinasi secara ketat pada unit atau bagian yang berkepentingan di kedua belah pihak.

Operational Arrangement, terkait pengaturan secara operasional penerbangan yang membagi porsi ruang udara dan slot penerbangan baik untuk penerbangan sipil maupun penerbangan militer

berdasarkan hasil penelitian secara umum tidak ditemui kendala terhadap latihan dan operasi penerbangan khususnya latihan dan penerbangan TNI AU. Hal itu dikarenakan pengaturan slot penerbangan di Halim P. saat ini diatur oleh pihak Lanud, hal yang sama juga disampaikan oleh pihak bandara dimana penerbangan militer mendapatkan prioritas. Dalam artian bahwa slot time penerbangan sipil dan operasi dan latihan TNI AU sudah diatur dan direncanakan. Mekanisme penerbangan disesuaikan dengan jadwal slot time operasi dan latihan TNI AU, sedangkan slot time sipil disesuaikan dengan jadwal penerbangan terjadwal yang sudah ada. Untuk pengaturan slot penerbangan di Halim Perdanakusuma, dalam satu jam adalah sebanyak 13 take off/landing sedangkan untuk penetapan jam operasional penerbangan sipil yaitu sebelum jam 06.00 WIB dan pukul 14.00 WIB s.d pukul 22.00 WIB. namun, untuk dapat mengakomodir kebutuhan tambahan bagi penerbangan sipil, di berikan beberapa flight di antara waktu training antara pukul WIB s.d pukul 14.00 WIB. Sedangkan untuk operasi dan latihan penerbangan militer yaitu dari pukul 06.00 WIB s.d pukul 14.00 WIB. Untuk kebutuhan operasi dan latihan penerbangan serta penerbangan VIP/VVIP diluar waktu tersebut akan dikoor dinasikan dan diatur dengan pihak Bandara dan LPPNPI dan untuk penerbangan militer dan VIP/VVIP men dapat prioritas utama dan selama slot penerbangan Lanud Halim Perdanakusuma yang mengatur kebutuhan dan pelaksanaan operasi dan latihan penerbangan TNI AU dapat berjalan sesuai kebutuhan. Dalam hal aspek operasional pelayanan lalu lintas penerbangan sipil maupun penerbangan militer di Lanud Halim Perdanakusuma yang digunakan secara bersama, pihak Lanud Halim Perdanakusuma dengan Lembaga Penyelenggara Pelayanan navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) cabang Halim Perdanakusuma telah melakukan

kesepakatan bersama yang dituangkan dalam bentuk Letter of Operational Coordination Agreement (LOCA) tentang Koordinasi Operasi Pelayanan Navigasi Penerbangan di Pangkalan TNI AU Halim Perdanakusuma yang ditandatangani pada bulan Agustus 2017. Adapun ruang lingkup yang diatur dalam LOCA tersebut secara garis besar meliputi:

- Operasi penerbangan di Lanud Halim Perdanakusuma yang digunakan secara bersama serta di ruang udara ATZ (Aerodrome Traffic Zone) Halim Perdanakusuma.
- Fasilitas komunikasi, navigasi dan pengamatan untuk pelayanan navigasi penerbangan.
- Informasi meteorologi untuk pelayanan operasi penerbangan di bandar udara Halim Perdanakusuma.



Gambar 1 - Peta Ruang Udara ATZ (Aerodrome Traffic Zone) Halim Perdanakusuma
Sumber: LOCA antara Lanud Halim P. dan LPPNPI cabang Halim.

5. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

- Pengaturan penggunaan bersama Pangkalan Udara dan Bandar Udara diatur dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan PP Nomor 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan ditemukan bahwa dalam penggunaan bersama terdapat prakondisi di suatu pangkalan udara dapat digunakan sebagai bandar udara dan sebaliknya yaitu suatu "keadaan tertentu" sebagaimana yang dipersyaratkan dalam Undang-undang yaitu terjadi bencana atau keadaan darurat mengakibatkan tidak berfungsinya bandar udara serta pada daerah yang tidak terdapat bandar udara.
- Belum ada Keppres terkait dengan penetapan penggunaan bersama pangkalan udara maupun bandar udara yang mana merupakan amanat dari Pasal 259 UU No 1 Tahun 2009, ketiga bahwa menurut hemat penulis Peraturan Pelaksanaan tentang Penggunaan Bersama sudah tidak relevan setelah diberlakukannya Undang-undang penerbangan yang baru berikut dengan peraturan pelaksanaannya.
- Berdasarkan hasil penelitian terhadap 5 (lima) aspek penerapan CUMA pada Euro Control diketahui bahwa pada Institutional Arrangement belum terdapat suatu unit khusus/gugus yang dikenal dengan Airport Collaborative Decision Making (ACDM) yang mawadai kerja sama antara sipil dan militer yang bertujuan agar pelaksanaan penggunaan bersama pangkalan udara dan bandar udara dapat berjalan secara baik dalam artian baik kepentingan penerbangan militer dan penerbangan sipil dapat terwadahi secara bersamaan, pada aspek Legal Arrangement ditemukan bahwa belum ada perjanjian kerjasama sebagai tindak lanjut SKB Tahun 2011 sehingga mengakibatkan adanya gugatan wanprestasi atas areal yang digunakan untuk bandara oleh karena itu TNI AU mendorong pihak pengelola bandara dan PT. ATS membuat KSO sehingga selanjutnya dapat segera menyusun Daerah Lingkungan Kerja (DLK) bandara, pada aspek Financial Arrangement yang meliputi pembiayaan instalasi yang diperlukan, biaya operasional dan biaya pemeliharaan dan service lapangan terbang untuk pembiayaan dilaksanakan terbatas pada aset yang digunakan/dikelola, sementara dalam Technical Arrangement, terkait pengaturan tentang sisi darat dan sisi udara yang dapat digunakan secara bersama berdasarkan hasil penelitian tidak ditemukan

adanya permasalahan yang berdampak pada latihan dan operasi penerbangan TNI AU dan terakhir yaitu aspek Operational Arrangement berdasarkan hasil penelitian berdasarkan pernyataan dari informan bahwa secara umum dari pihak Lanud Halim tidak ada kendala terhadap latihan dan operasi penerbangan hal itu dikarenakan pengaturan slot penerbangan diatur oleh pihak Lanud Halim termasuk dari pihak bandara menyimpulkan bahwa penerbangan militer mendapatkan prioritas utama.

6. REFERRENSI

- [1]Angkasa Pura II. (2020). Bandara Internasional Halim Perdanakusuma. https://angkasapura2.co.id/id/business_relation/our_airport/23-bandara-internasional-halim-perdana-kusuma.
- [2]Asshiddiqie, J. (2006). Perihal Undang-Undang (Cetakan Pe). Konstitusi Press.
- [3]Badan Informasi Geospasial. (2021). Rapat Koordinasi Data Pulau Sepakati Jumlah Pulau Indonesia 17 Ribu. <https://www.big.go.id/content/berita/rapat-koordinasi-data-pulau-sepakati-jumlah-pulau-indonesia-17-ribu>.
- [4]BPS.(2020).Hsl Sensus Penduduk 2020. <https://www.bps.go.id/website/images/Hasil-SP2020-ind.jpg>.
- [5]Darmawan. (2012). The Effect of Air Transport to Economic Development in Indonesia. Erasmus University of Rotterdam Erasmus School of Economics Department of Applied Economics Master Specialization Urban, Port, and Transport Economics, August.
- [6]Dirjen Hubud. (2020). Buku Profil Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Edisi Bulan Maret 2020. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- [7]Eurocontrol. (2009). Eurocontrol Guidelines Supporting the Civil Use of Military Aerodromes (Edition 1.).
- [8]FAA.(2021). Joint Civilian/Military (Joint-Use)Airports.https://www.faa.gov/airports/planning_capacity/joint_use_airports/
- [9]Fakhry, M. (2019). Kedudukan Dan Fungsi Peraturan Pelaksana Dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia (Kajian Terhadap Peraturan Gubernur Nusa Tenggara Barat).
- [10]Hakim,C.(2016).Amburadulnya Pangkalan Udara Halim Perdanakusuma. <http://www.chappyhakim.com/amburadulnya-pangkalan-udara-halim-perdanakusuma/Henzmail.wordpress.com>.(2016).Bandara
- [11]Ikhsan, M. T., Rusadi, D., & Ghalih, M. (2017). Analisis Pengaruh Jumlah Keberangkatan Penumpang di Bandara Pada Penerbangan Domestik dan Internasional di Indonesia. Jurnal Riset Akuntansi Politala, 2(1), 8–15.
- [12]Johan, A. A. & S. (2018). Metode Penelitian Kualitatif (L. E. Deffi (ed.); Pertama). CV. Jejak. https://books.google.co.id/books?hl=en&lr=&id=59V8DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=metode+penelitian+kualitatif+deskriptif&ots=5HdyuAcxKq&sig=hFZ01eOBHlrZslBouo3EKLIj4S4&redir_esc=y#v=onepage&q=metodepenelitian+kualitatif+deskriptif&f=false
- [13]Kemendikbud.(2022). Pengertian Kerja samamenurut KBBI.https://kbbi.Kemdikbud.go.id/entri/kerja_sama
- [14]Kolata, G. (2019). Airbase as Defended Ssset for Air Defense.

Safety & Defense, 5(1), 37–45.
<https://doi.org/10.37105/sd.41>

- [15] Komar, K. M. (1984). Berbagai Masalah Hukum Udara dan Ruang angkasa. Remadja Karya CV.
- [16] Kominfo.com. (2013). 15.337 Pulau (87%) di Indonesia Tak Berpenghuni. http://kominfo.com/index.php?option=com_content&view=article&id=3027:15337-pulau-87-di-indonesia-tak-berpenghuni&catid=36:nasional-khusus&Itemid=54
- [17] Kompas.com. (2011). Disepakati, Penggunaan Bersama Bandara. 31/01/2011, 12:06 WIB. <https://money.kompas.com/read/2011/01/31/12060670/Disepakati.Penggunaan.Bersama.Bandara>
- [18] Lemhanas. (2022). Teori Kerjasama. <http://lib.lemhannas.go.id/public/media/catalog/0010-21500000010897/swf/69/files/basic-html/page5.html>
- [19] Maryatun, I. B. (2008). Pemanfaatan Kegiatan Outbound untuk Melatih Kerja Sama (sebagai Moral Behavior) Anak Taman Kanak-Kanak. Jurnal Pengajar Pada Program Studi Pendidikan Guru-Pendidik Anak Usia Dini, 1–11.
- [20] PP70,2001.(2001).Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Keanekaragaman Hayati. Journal of the American Chemical Society, 123(10), 2176–2181. <https://curia.ihmc.us/rid=1R440PDZR-13G3T80-2W50/4.Pautas-para-evaluar-Estilos-de-Aprendizajes.pdf>
- [21] Ratna Puspitasari. (2017). Keterampilan Bekerjasama.
- [22] Saksono, H. (2013). Ekonomi Biru: Solusi Pembangunan Daerah Berciri Kepulauan Studi Kasus Kabupaten Kepulauan Anambas. Jurnal Bina. Jakarta, 009207.2018
- Praja, 05(01), 01–12.
<https://doi.org/10.21787/jbp.05.2013.01-12>
- [23] Setiani, B. (2015). Prinsip-prinsip Mana jemen Pengelolaan Bandar Udara. Jurnal Ilmiah Widya, 3. Sukwika, T. Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antar wilayah di Indonesia. Jurnal Wilayah Dan Lingkungan, 6(2), 115. <https://doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130>
- [24] Supriadi, A. (2015). 2034, Penumpang Pesawat di Indonesia Tambah 183 Juta orang. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150118115302-92-25417/2034-penumpang-pesawat-di-indonesia-tambah-183-juta-orang>
- [25] Surminah, I. (2013). Dalam Manajemen Litbang *Pattern Of Cooperation With User Research Institute In (Case Study Center And Fiber Plant Sweeteners)*. 101–112.
- [26] TNI AU. (2021). Keputusan Kepala Staf Angkatan Udara Nomor Kep/313/IX/2021 tentang Doktrin Fungsi Umum Operasi. Mabesau.
- [27] UU RI, 2002. (2002). UU NO 3 tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara. UU No 3 Tahun 2022. <http://buk.um.ac.id/wp-content/uploads/2016/05/Undang-Undang-Nomor-3-Tahun-2002.pdf>
- [28] UU RI, 2009. (2009). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. 2(5), 255.???
- [29] UU RI, 2019. (2019). UU No. 23 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Sumber Daya Nasional untuk Pertahanan Negara. Sekretariat Negara.