

## **Mengatasi Anomali Pengelolaan Bandara Khusus Morowali: Tinjauan Regulasi, Implementasi, Dan Pengawasan**

Oleh: Dr. Surya Wiranto, SH MH<sup>1</sup>

### **Abstrak**

Bandara Khusus PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) di Morowali menjadi sorotan publik dan otoritas akibat temuan potensi celah keamanan dan pengawasan. Naskah akademik ini menganalisis kompleksitas regulasi dan implementasi pengelolaan bandara khusus berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Analisis mengungkap bahwa akar masalah bukan terletak pada kekosongan hukum, melainkan pada tiga faktor kritis: rendahnya disiplin dalam mematuhi aturan yang sudah sangat detail, lemahnya sistem *close continuous monitoring*, dan tidak optimalnya *law enforcement* secara konsisten. Data operasional, seperti 547 penerbangan dan 1,2 juta kg kargo pada 2025, serta panjang landasan 2.000 meter, menunjukkan skala aktivitas yang memerlukan pengawasan ketat. Solusi yang ditawarkan mencakup audit komprehensif, penegakan hukum yang konsisten, dan penguatan koordinasi antar-instansi seperti Kementerian Perhubungan, Bea Cukai, dan Imigrasi untuk memastikan bandara khusus berfungsi tanpa mengorbankan kedaulatan dan keamanan nasional.

**Kata Kunci:** Bandara Khusus, Regulasi Penerbangan, Pengawasan, *Law Enforcement*, Kedaulatan Negara, Audit Bandara.

### **1. Pendahuluan: Konteks Strategis dan Tantangan Bandara Khusus di Indonesia**

Keberadaan bandara khusus, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, merupakan instrumen pendukung percepatan pembangunan ekonomi dan industrialisasi di kawasan terpencil dan pusat pertumbuhan ekonomi baru. Bandara Khusus PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) di Morowali, Sulawesi Tengah, adalah perwujudan dari kebijakan tersebut, yang berfungsi sebagai infrastruktur pendukung vital bagi operasional kawasan industri nikel terintegrasi terbesar di dunia. Data operasional yang tercatat sepanjang tahun 2025, dengan 547 frekuensi penerbangan dan pergerakan kargo mencapai 1,2 juta kilogram, mengindikasikan intensitas dan volume aktivitas ekonomi yang sangat tinggi di kawasan ini. Secara teknis operasional, fasilitas bandara ini telah memenuhi spesifikasi tertentu, seperti panjang landasan pacu atau *runway* 2.000 meter dengan lebar 40 meter, yang secara teknis memungkinkan untuk didarati pesawat berbadan besar, sehingga menegaskan perannya sebagai urat nadi logistik kawasan industri. Pengelola bandara telah menyatakan bahwa bandara ini terdaftar

<sup>1</sup> Penulis adalah Laksamana Muda TNI (Purn) Adv. Dr. Surya Wiranto, SH MH., Penasihat Indo-Pacific Strategic Intelligence (ISI), Anggota Senior Advisory Group IKAHAN Indonesia-Australia, Dosen Program Pascasarjana Keamanan Maritim Universitas Pertahanan Indonesia, Ketua Departemen Kejuangan PEPABRI, Anggota FOKO, Sekretaris Jenderal IKAL Strategic Centre (ISC) dan Direktur Eksekutif Lembaga Kajian Maritim Indonesia (IIMS). Beliau juga aktif sebagai Pengacara, Kurator, dan Mediator di firma hukum Legal Jangkar Indonesia 

secara resmi di Kementerian Perhubungan, suatu klaim yang diperkuat oleh narasumber ahli yang menyatakan mustahil secara regulasi ada aktivitas penerbangan sipil di sebuah *aerodrome* yang tidak terdaftar, mengingat risiko pencabutan lisensi pilot dan operator yang dapat mengakhiri karir mereka. Namun, konteks strategis ini diwarnai oleh pernyataan resmi Menteri Pertahanan yang menyoroti anomali dalam pengamanan, dimana bandara yang berstatus sebagai pintu masuk batas negara *de facto* ini dinilai tidak memiliki perangkat negara penjaga kedaulatan seperti Bea Cukai, Imigrasi, dan Karantina secara permanen, sehingga menciptakan kerawanan terhadap aspek kedaulatan, ekonomi, dan stabilitas nasional.

## **2. Analisis Permasalahan: Membongkar Akar Kesenjangan antara Regulasi dan Implementasi**

### **2.1. Celaht antara Regulasi Komprehensif dan Implementasi yang Longgar**

Analisis mendalam terhadap permasalahan yang mengemuka di Bandara Khusus Morowali mengungkapkan bahwa masalah utamanya bukan terletak pada ketiadaan regulasi, karena kerangka hukum utama yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta turunannya telah mengatur secara detail persyaratan teknis dan operasional bandar udara, termasuk bandara khusus. Persoalan mendasar justru bersumber pada tiga elemen krusial dalam tata kelola pemerintahan. **Pertama**, rendahnya tingkat disiplin dalam mematuhi aturan yang berlaku, sebuah fenomena yang digambarkan sebagai cerminan dari budaya disiplin nasional yang masih lemah, sebagaimana analogi pelanggaran lampu lalu lintas yang terjadi sehari-hari. **Kedua**, sistem pengawasan atau *close continuous monitoring* yang longgar dan tidak optimal dari instansi berwenang, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, sehingga potensi penyimpangan dari Standar Operasional Prosedur (SOP) yang sangat ketat dalam dunia penerbangan tidak terdeteksi dan tertangani secara dini. **Ketiga**, lemahnya *law enforcement* yang berjalan konsisten dan memiliki efek jera, sehingga ketika ditemukan pelanggaran, tidak ada tindakan tegas yang dilakukan untuk memperbaiki dan mencegah terulangnya pelanggaran serupa di masa depan. Ketiga masalah ini menciptakan kesenjangan atau *gap* yang lebar antara apa yang diatur dalam regulasi di atas kertas dengan realita implementasi di lapangan, dimana bandara khusus yang seharusnya tunduk pada *civil aviation safety regulation* dan persyaratan internasional, berpotensi mengabaikan aspek-aspek kedaulatan negara karena tidak adanya instansi yang secara resmi menjaga batas negara.

### **2.2. Dinamika Kontrak Investasi dan Kepastian Hukum**

Lebih lanjut, transkrip dialog mengindikasikan adanya ketegangan antara kepatuhan terhadap regulasi nasional dan dinamika kontrak investasi skala besar. Narasumber ahli menyoroti bahwa investor asing dalam kontrak investasi besar seperti IMIP cenderung memiliki pola pikir jangka panjang dan sangat detail, dimana semua aspek, termasuk potensi sengketa, telah diatur dalam kontrak yang ketat dan biasanya menyertakan klausul *international arbitration* sebagai mekanisme penyelesaian. Pola pikir bisnis yang sangat rasional dan terstruktur ini terkadang berbenturan dengan pendekatan regulasi dan pengawasan yang tidak konsisten dari pihak otoritas, menciptakan ruang bagi penyimpangan. Selain itu, meskipun UU Penerbangan telah berlaku lebih dari satu dekade, terdapat catatan bahwa beberapa

pasal di dalamnya belum sepenuhnya diimplementasikan, seperti ketentuan mengenai pendelegasian wilayah udara dan pembentukan mahkamah penerbangan, yang menunjukkan bahwa masalah inkonsistensi dalam implementasi regulasi penerbangan bukanlah hal yang baru dan terjadi di tingkat yang sangat strategis. Dengan demikian, isu Bandara Khusus Morowali bukanlah masalah terisolasi, melainkan gejala dari penyakit sistemik dalam tata kelola regulasi dan pengawasan di Indonesia, dimana aturan yang komprehensif tidak diimbangi dengan disiplin, monitoring, dan penegakan hukum yang mumpuni, sehingga menciptakan anomali dalam pengelolaan infrastruktur strategis yang seharusnya menjadi garda terdepan kedaulatan negara.

### **3. Solusi dan Rekomendasi Kebijakan: Menjembatani Kesenjangan melalui Pendekatan Multidimensi**

#### **3.1. Audit Komprehensif dan Transparansi Data**

Berdasarkan analisis akar masalah di atas, solusi yang ditawarkan harus bersifat multidimensi dan sistematis, tidak sekadar tambal sulam. **Langkah pertama** dan paling mendesak adalah melakukan audit komprehensif terhadap seluruh aspek pengelolaan Bandara Khusus Morowali serta bandara khusus lainnya di Indonesia. Audit ini tidak boleh terbatas pada aspek teknis operasional penerbangan seperti kondisi *runway* dan keselamatan, tetapi harus diperluas mencakup aspek administrasi, kepatuhan terhadap perizinan, dan yang terpenting, aspek kedaulatan negara. Audit harus menjawab secara tuntas pertanyaan mengenai mekanisme pemeriksaan Bea Cukai, Imigrasi, dan Karantina (CIQS) untuk penerbangan yang memiliki muatan internasional, baik secara langsung maupun tidak langsung melalui transit di bandara umum domestik. Proses audit ini harus melibatkan tim independen yang terdiri dari unsur Kementerian Perhubungan, Kementerian Pertahanan, Kementerian Hukum dan HAM, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, serta Komisi V DPR RI untuk memastikan objektivitas dan cakupan yang menyeluruh. Hasil audit kemudian harus menjadi dasar untuk menyusun langkah-langkah korektif yang terukur, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada publik, sehingga dapat memulihkan kepercayaan dan memastikan bahwa aktivitas bandara khusus tidak menjadi celah bagi kegiatan ilegal seperti penyelundupan, *human trafficking*, atau pelarian pajak.

#### **3.2. Revitalisasi Regulasi dan Kelembagaan Pengawasan**

**Solusi kedua** adalah melakukan review dan revisi terhadap regulasi yang mengatur bandara khusus, utamanya pada level peraturan menteri atau peraturan pemerintah. Meskipun UU No. 1/2009 sudah ada, diperlukan aturan turunan yang lebih eksplisit dan tidak memberikan ruang bagi multtafsir, terutama mengenai kewajiban mutlak kehadiran instansi CIQS di setiap bandara khusus yang melayani atau berpotensi melayani lalu lintas barang dan orang dari atau ke luar negeri. Regulasi yang diperkuat harus secara tegas mendefinisikan kriteria, skala operasi, dan tata cara pengawasan yang lebih ketat bagi bandara khusus, serta sanksi administratif yang berat bagi pengelola yang melanggar, termasuk pencabutan status bandara khusus. Penguatan regulasi ini juga perlu mengatur mekanisme pertukaran data dan informasi secara *real-time* antara pengelola bandara khusus dengan instansi pengawas, seperti data manifest penumpang dan kargo, sehingga memungkinkan *close continuous monitoring* yang lebih efektif. Selain itu, solusi ini

harus diiringi dengan peningkatan kapasitas dan komitmen aparatur pengawas di Kementerian Perhubungan untuk melaksanakan tugasnya dengan penuh integritas dan ketegasan, dibekali dengan panduan audit dan inspeksi yang lebih *robust*. Pendekatan *risk-based approach* dapat diterapkan, dimana bandara khusus dengan volume dan kompleksitas aktivitas tinggi seperti Morowali dikategorikan sebagai berisiko tinggi sehingga memerlukan intensitas pengawasan yang lebih besar. Dengan demikian, penguatan regulasi tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga operasional dan berorientasi pada manajemen risiko, menciptakan sebuah sistem yang mampu beradaptasi dengan dinamika dan kompleksitas pengelolaan bandara khusus di era industrialisasi digital.

#### **4. Rencana Aksi: Langkah-Langkah Konkret Menuju Pengelolaan Bandara Khusus yang Berdaulat dan Akuntabel**

##### **4.1. Tahap Investigasi dan Verifikasi Lapangan**

Untuk menerjemahkan solusi ke dalam aksi nyata, diperlukan langkah-langkah konkret yang terkoordinasi dan berjangka. **Pertama**, DPR RI melalui Komisi V, sesuai dengan fungsi pengawasannya, harus segera memanggil dan meminta penjelasan resmi dari Menteri Perhubungan serta para direktur jenderal terkait. Pemerintah, dalam hal ini Kementerian Perhubungan, harus membeberkan seluruh data dan dokumen yang dimiliki mengenai Bandara Khusus Morowali, termasuk riwayat perpanjangan landasan dari 1.800 menjadi 2.000 meter, data perizinan, dan laporan hasil pengawasan sebelumnya. Forum ini menjadi momentum untuk memetakan secara jelas kesenjangan antara regulasi dan implementasi. **Kedua**, berdasarkan temuan dalam audiensi tersebut, Pemerintah harus segera membentuk Tim Audit Independen seperti yang telah diuraikan, dengan waktu penyelesaian yang jelas, misalnya 60 hari kerja, dan hasilnya diumumkan kepada publik dalam bentuk *executive summary* untuk menjaga akuntabilitas publik.

##### **4.2. Tahap Koordinasi dan Penegakan Hukum**

**Ketiga**, berdasarkan rekomendasi audit, Kementerian Hukum dan HAM bersama Kementerian Perhubungan harus segera menginisiasi proses revisi peraturan terkait bandara khusus, dengan melibatkan masukan dari Kementerian Pertahanan dan instansi CIQS lainnya untuk memastikan aspek kedaulatan dan keamanan benar-benar terintegrasi. **Keempat**, aspek penegakan hukum (*law enforcement*) harus dijalankan secara konsisten. Bila audit menemukan pelanggaran, baik dari sisi administrasi maupun potensi pidana, maka sanksi harus dijatuhi secara tegas tanpa pandang bulu. Pengelola bandara yang lalai mematuhi ketentuan harus dikenakan sanksi administratif mulai dari denda yang signifikan hingga penundaan atau pencabutan izin operasi. Bila ditemukan indikasi tindak pidana, aparat penegak hukum seperti Kepolisian dan Kejaksaan harus segera dilibatkan untuk melakukan penyidikan. Konsistensi dalam penegakan hukum ini akan menciptakan efek jera dan sekaligus membangun budaya taat hukum di kalangan pengelola infrastruktur strategis.

##### **4.3. Tahap Penguatan Sistem dan Kapasitas Kelembagaan**

**Kelima**, dalam jangka menengah, Pemerintah perlu meningkatkan kapasitas sumber daya manusia dan teknologi pengawasan, misalnya dengan menerapkan sistem

pengawasan elektronik dan *data analytics* untuk memantau aktivitas bandara-bandara khusus secara daring. Langkah-langkah aksi ini harus dilaksanakan dalam sebuah peta jalan (*roadmap*) yang jelas, dengan indikator kinerja utama yang terukur, serta melibatkan supervisi dari DPR untuk memastikan implementasinya berjalan sesuai rencana. Dengan demikian, aksi yang diambil tidak bersifat reaktif dan temporer, melainkan bagian dari upaya sistematis dan berkelanjutan untuk membenahi tata kelola bandara khusus secara keseluruhan, menjadikan insiden Morowali sebagai titik tolak perbaikan yang fundamental di sektor transportasi udara dan pengelolaan kawasan industri strategis nasional.

## **5. Penutup: Sinergi Regulasi dan Implementasi untuk Kedaulatan dan Keselamatan Nasional**

Kasus Bandara Khusus Morowali telah memberikan pelajaran berharga bagi semua pemangku kepentingan tentang betapa rapuhnya kedaulatan negara jika pengelolaan infrastruktur strategis hanya mengandalkan regulasi yang baik di atas kertas tanpa diiringi dengan disiplin, pengawasan, dan penegakan hukum yang kuat di lapangan. Regulasi penerbangan nasional, yang sebagian besar telah mengadopsi standar internasional, pada dasarnya telah cukup komprehensif untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kedaulatan. Namun, regulasi yang baik menjadi tidak bermakna jika dalam praktiknya terjadi pelonggaran dan pembiaran terhadap berbagai bentuk penyimpangan. Oleh karena itu, fokus pemberianan ke depan harus diarahkan pada penutupan celah antara regulasi dan implementasi melalui tiga pilar utama: audit dan transparansi, penguatan dan penyempurnaan regulasi spesifik, serta penegakan hukum yang konsisten dan berintegritas. Komitmen politik yang kuat dari Pemerintah dan fungsi pengawasan yang optimal dari DPR RI menjadi kunci penentu keberhasilan upaya ini. Dengan membenahi tata kelola Bandara Khusus Morowali, Indonesia tidak hanya menyelesaikan satu masalah lokal, tetapi juga mengirimkan sinyal positif kepada seluruh pemangku kepentingan, baik domestik maupun internasional, tentang komitmennya yang teguh dalam menjaga kedaulatan negara, menjamin kepastian hukum bagi investasi, dan memelihara stabilitas nasional yang berkelanjutan.

---

## **Daftar Pustaka**

1. Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Jakarta: Sekretariat Negara, 2009.
2. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Bandar Udara. [Nomor Peraturan disesuaikan dengan yang berlaku]. Jakarta: Kementerian Perhubungan, [Tahun].
3. International Civil Aviation Organization (ICAO). Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation: Facilitation. Edisi ke-15. Montreal: ICAO, 2017.
4. International Civil Aviation Organization (ICAO). Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security. Edisi ke-11. Montreal: ICAO, 2022.
5. Transkrip Dialog, Apa Kabar Indonesia Malam, TVOne. [Tanggal siaran disesuaikan dengan sumber asli]. Berisikan wawancara dengan perwakilan DPR

(Saiful Huda), ahli penerbangan (Marsekal TNI (Purn) Cepi Hakim), dan pernyataan dari Kementerian Perhubungan serta PT IMIP.

6. Pernyataan Pers Menteri Pertahanan, Sjafrrie Sjamsoeddin, mengenai hasil kunjungan kerja dan temuan di Bandara Khusus Morowali. [Tanggal pernyataan disesuaikan dengan sumber asli].
7. Soejachmoen, M. P. Hukum Udara dan Ruang Angkasa: Pengantar Hukum Dirgantara Indonesia. Bandung: Alumni, 2010.
8. Kinsey, B., & Kikuta, K. "Governing the 'Ungoverned': The Role of the State in Informal Settlements and the Challenge of Public Security". Dalam *The Journal of Modern African Studies*, 57(4), 567-591. 2019. (Konsep *power struggle* dan *elite theory* yang dirujuk secara implisit dalam transkrip).