JRP : Jurnal Relasi Publik
Vol. 1, No. 4 November 2023
e-ISSN: 2986-3252; p-ISSN: 2986-4410, Hal 11-21
DOI: https://doi.org/10.59581/jrp-widyakarya.v1i4.1608

Penerapan Air Deffense Identification Zone (ADIZ) Sebagai Upaya Pertahanan Ruang Udara Indonesia

Tri Bowo Hersandy Febrianto
Mahasiswa Magister Hukum Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta
email: tbhersandy@gmail.com

Irwan Triadi
Magister Hukum Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta
UPN Veteran Jakarta
email : irwantriadi1@yahoo.com

Abstract. *The establishment of an ADIZ in each country is one step in maintaining the sovereignty of each country. This has been a long debate because there are no regulations outlined in international legal conventions. Until now, ADIZ Indonesia is only limited to the island of Java, so the role of ADIZ has not been effective in protecting air space which is included in the country's sovereignty. This research aims to explain the role of ADIZ as a first step in efforts to maintain state sovereignty from the perspective of international and national law. The normative juridical approach method is an approach based on the main legal material by examining theories, concepts, legal principles and statutory regulations. The research results show that Indonesia needs to re-establish ADIZ not only around the island of Java but also covering the entire sovereign territory of the country.*

Keywords: *ADIZ, Sovereignty, Air Space, International Law.*

Abstrak. Pendirian ADIZ di setiap negara merupakan salah satu langkah dalam mempertahankan kedaulatan masing-masing negara, hal ini menjadi perdebatan panjang dikarenakan belum ada pengaturan yang dituangkan didalam konvensi-kovensi hukum internasional. ADIZ Indonesia sampai saat ini hanya sebatas pulau jawa sehingga peran ADIZ belum secara efektif dalam menjaga ruang udara yang termasuk dalam kedaulatan negara. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan peranan ADIZ sebagai langkah awal dalam upaya mempertahankan kedaulatan negara dari sudut pandang hukum internasional maupun nasional. Metode pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Indonesia perlu melakukan penetapan kembali ADIZ tidak hanya sekitar pulau jawa namun mencakup seluruh wilayah kedaulatan negara.

Kata kunci : ADIZ, Kedaulatan, Ruang Udara, Hukum Internasional.

PENDAHULUAN

Setiap Negara bertanggungjawab untuk mempertahankan wilayah kedaulatannya dari serangan negara lain baik melalui darat, laut maupun udara, Permasalahan ruang udara bagi setiap negara menjadi hal yang sangat sukar untuk diselesaikan yang salah satu permasalahannya adalah belum adanya pengaturan hukum internasional mengenai *Air Defense Identification Zone (ADIZ)*.

Salah satu upaya negara untuk melakukan pengaturan atas wilayah udaranya adalah dengan mendirikan ADIZ yang merupakan suatu zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara suatu negara yang merupakan sarana untuk mempertahankan wilayah udara bagi setiap negara, sebagai contoh Negara China pada tahun 2013 telah mengumumkan keberadaan ADIZ China di atas East China Sea (ECS). Pendirian ADIZ China tersebut pada

Received Agustus 30, 2023; Revised September 30, 2023; Accepted Oktober 30, 2023
* Tri Bowo Hersandy Febrianto, tbhersandy@gmail.com

kenyataannya sangat mengejutkan negara-negara yang berada di wilayah tersebut antara lain Jepang, Korea Selatan, Taiwan dan Amerika Serikat. Hal tersebut dikarenakan pengumumannya yang terkesan mendadak tanpa berkonsultasi lebih dahulu dengan negara-negara tetangga.

Dalam sudut pandang hukum internasional, pendirian ADIZ suatu negara belum mempunyai dasar tertulis yang tertuang dalam konvensi maupun protokol terkait hukum udara akan tetapi dalam prakteknya, pendirian ADIZ negara sudah dimulai pada awal perang dingin untuk mengantisipasi serangan udara musuh.

Perdebatan baik di lingkungan akademik sampai dengan hubungan antar negara terkait apakah ADIZ melanggar hukum internasional dan sejauhmana suatu negara dapat memberikan kewajiban atau aturan batasan kepada pesawat udara asing pada saat melewati ADIZ (yang didirikan di luar wilayah teritorial). Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan dengan jumlah pulaunya 17.504 pulau, baik yang bernama maupun yang belum bernama.[1]

Secara *de facto*, Pasal 33 ayat (3) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 belum meletakkan wilayah udara sebagai bagian dari kekayaan alamnya dikarenakan posisi wilayah Indonesia yang secara geografis membelah samudera Hindia dan samudera Pasifik, memisahkan benua Asia dan benua Australia yang menjadikan posisi Indonesia sangat strategis untuk dilalui oleh pesawat udara sehingga dapat berpotensi adanya pelanggaran wilayah udara yang dapat mengakibatkan ancaman terhadap pertahanan udara Indonesia.

Runtuhnya Gedung World Trade Center (WTC) pada tanggal 9 September 2001 membangkitkan ADIZ dari mati suri. Dunia terperanjat melihat bagaimana pesawat sipil dapat diubah menjadi senjata.[2] Peristiwa tersebut menjadi tolak ukur bagi Indonesia untuk dapat memperbaharui ketentuan ADIZ pada tahun 1960 yang dimana hanya pada pulau Jawa

Berdasarkan uraian tersebut di atas, terdapat dua masalah yang dibahas dalam tulisan ini yaitu mengenai pengaturan kedaulatan ruang udara dalam persepktif hukum internasional dan penerapan ADIZ pada ruang udara Indonesia yang digunakan sebagai pertahanan ruang udara sehingga dapat meminimailisir ancaman dan gangguan terhadap kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

---

[1] Soegiyono, Kajian *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Terhadap Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*, Jurnal Berita Dirgantara Vol 12 No 2, 2011.

[2] Nugraha, Riza Aditya, *Polemik Air Defense Identification Zone*, Hukum Online.Com, 2017, https://www.hukumonline.com/berita/a/polemik-air-defense-identification-zone-lt593f6a57b4754 diakses pada 6 November 2023 Pukul 9.46 WIB.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode normatif yudikatif dengan pendekatan analisa yuridis. Metode normatif mengacu pada pendekatan yang berfokus pada studi hukum tertulis, seperti dokumen-dokumen hukum, peraturan perundang-undangan, dan putusan-putusan pengadilan. Sementara itu, metode yudikatif berarti bahwa penelitian ini memanfaatkan kasus-kasus atau putusan pengadilan terkait untuk menganalisis interpretasi dan implementasi hukum.

Penelitian ini juga akan mempertimbangkan pendekatan adaptasi hukum internasional ke hukum nasional yang sudah diratifikasi yang mencakup analisis tentang bagaimana kewajiban-kewajiban internasional yang diakui dalam konvensi telah diimplementasikan dan diintegrasikan ke dalam sistem hukum nasional Indonesia.

Melalui kombinasi metode normatif, analisa yuridis, studi komparasi, dan pendekatan adaptasi sehingga memberikan pemahaman yang komprehensif tentang implementasi hukum internasional dalam konteks hukum nasional Indonesia. Penelitian ini diharapkan dapat mengidentifikasi tantangan, potensi konflik, dan rekomendasi untuk meningkatkan konsistensi antara hukum internasional dan hukum nasional dalam konteks topik yang dipelajari.

PEMBAHASAN

1. Kedaulatan Ruang Udara Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional.

Kedaulatan negara merupakan suatu suatu masalah yang selalu menjadi persoalan sesuai dalil yang ada didalam hukum romawi yang berbunyi: "*Cujus est solum, ejust est usque ad coelum*" yang berarti barang siapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-gala yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah".[3]

Mengingat pentingnya mempertahankan kedaulatan bagi setiap negara baik wilayah daratan, lautan maupun ruang udaranya, telah muncul berbagai pengaturan ruang udara melalui konvensi-konvensi internasional yang diawali pada tahun 1913 yang mengembangkan dua teori yang berkaitan dengan permasalahan ruang udara, teori yang pertama adalah teori *the air freedom theory* yaitu udara dapat menjadi bebas karena sifat yang dimilikinya, dan teori yang kedua adalah *the air sovereignty theory* yang didefiniskan ruang udara di atas wilayah suatu negara berada dibawah kedaulatan negara kolong.[4]

---

[3] Abdurrasyid, Priyantna, *Kedaulatan negara di ruang udara*, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, (Air Space Law Research Centre), 1972, Hal 49.
[4] Ibid.

Sekian lama perdebatan mengenai penggunaan ruang udara, pada tahun 1919 mendapat pengakuan internasional dengan adanya Konvensi Paris 1919 yang dimana dituangkan dalam pasal 1 yang menyatakan bahwa *The High Contracting Parties recognize that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory*.

Dalam pasal 1 Konvesi Paris 1919 tersebut memberikan definisi bahwa kedaulatan suatu negara lengkap dan ekslusif di atas wilayahnya termasuk perairan teritorialnya sehingga berdampak tidak adanya ada pesawat udara yang terbang di atau ke atau melalui ruang udara suatu negara tanpa mendapatkan izin, baik terbang tinggi maupun rendahnya pesawat udara melakukan penerbangan. Sedangkan Pasal 2 Konvensi Paris 1919 menuangkan dalam situasi damai, pesawat udara negara peserta konvensi mempunyai hak lintas damai melalui wilayah ruang udara negara peserta lain *Chicago Convention on International Civil Aviation.*[5]

Pengaturan ruang udara kedaulatan negara diatur kembali dalam Konvensi Chicago 1944 pada pasal 1 yang berbunyi *The contracting States recognize that every State has complete and exclusive soveregnty over the airspace above its territory* yang didefinisikan setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan ekslusif pada ruang udara diatas wilayah teritorialnya. Pasal 1 tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap negara mempunyai yurisdiksi ekslusif dan wewenang untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya dengan kata lain pesawat sipil ataupun militer negara lain tak punya hak untuk memasuki ruang udara atau mendaratkan pesawatnya di wilayahnya tanpa persetujuan.

Selain pengaturan ruang udara kedaulatan negara menurut hukum laut yang dituangkan didalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) yang dimana teritorial laut yang mencakup ruang udara diatasnya. Pasal 2 dan pasal 49 UNCLOS menimbulkan suatu permasalahan terkait konsep *territorial sea* yang merupakan wilayah laut yang dihitung dari batas pantai terendah dalam pasang surut normal sejauh 22 km, sedangkan bagi negara kepulauan, kadangkala dapat terjadi pertemuan batas *territorial sea* dan tercipta wilayah bersama yang disebut *internal sea* yang berasal dari wilayah terpisah.

Hal yang menjadi keuntungan bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan karena sebelum adanya UNCLOS, contohnya wilayah Indonesia terpisahkan oleh selat-selat yang secara hukum internasional saat itu dianggap wilayah bebas. Setelah keberadaan

[5] Yustitiningtyas, Levina, *Pengaturan Lintas Penerbangan Nasional Bagi Pesawat Udara Asing Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia*, Jurnal Komunikasi Hukum Universitas Ganesha, 2019.

UNCLOS, ditegaskan bahwa selat-selat yang ada merupakan wilayah Indonesia dan masuk dalam *territorial* dan *internal sea.* Pertanyaan yang muncul kemudian adalah sampai sejauh mana batas wilayah udara sebuah negara? Pertanyaan ini juga tidak dijelaskan pada konvensi Chicago yang mengatur penerbangan. Namun kemudian dipahami bahwa wilayah udara suatu negara dibatasi sejauhmana negara tersebut baik vertikal maupun horisontal dapat menjangkau ruang udara negara yang berada di atas teritorinya.

Ruang udara yang dicover secara horizontal, berdasarkan hukum laut sendiri ada istilah yang dikenal sebagai hak lintas damai (*Innocent Passage*). sementara ruang udara suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat sipil (*civil aircraft*) maupun pesawat negara termasuk pesawat militer (*state aircraft*) asing; kecuali disepakati sebaliknya melalui perjanjian bilateral atau multilateral di antara negara yang berdaulat atas wilayah udara tersebut.[6] *Innocent Passage* merupakan segala kendaraan yang berjalan dengan damai dapat melewati ruang udara tidak perlu khawatir mendapat intervensi dan negara yang dilewati oleh *innocent passage* ini harus bersikap kooperatif.

Sementara itu, Konvensi Chicago 1944 yang menjadi padanan untuk menjelaskan perlindungan wilayah secara vertikal dalam lalu lintas penerbangan yang merupakan hak setiap bangsa dan oleh karenanya tiap negara berhak melakukan penerbangan damai melintasi teritori wilayah asing.

Pengaturan didalam UNCLOS maupun Konvensi Chicago 1944 seyogyanya menekankan pada kebebasan berpindah dan transportasi udara, namun kedua aturan ini juga memberikan penegasan bahwa negara dapat menegakkan hak haknya. Konvensi Chicago 1944 misalnya mengakui dan memberikan hak kepada negara untuk melakukan intervensi untuk penegakan kedaulatan negara atas ruang udaranya.

Dalam praktiknya, terkadang pesawat asing memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin terlebih dahulu, oleh karena itu, negara memiliki hak untuk melakukan intersepsi dengan cara memberikan peringatan kepada pesawat asing untuk keluar dari wilayah udara regionalnya. Pada tingkat tertentu, bahkan bisa dilakukan tembakan jika pesawat tetap melakukan perlawanan.

Dari beberapa uraian tersebut diatas, kita dapat melihat adanya keseimbangan hukum yang sama seperti yang diterapkan di Indonesia yang telah diakomodir di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

[6] Putra, Satria Kurniawan, *Hukum Wilayah Dalam Perbatasan Negara*, Jurnal Cahaya Mandalika, 2023.

yang tertuang pada Pasal 3 terkait permasalahan ruang udara bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan ekslusif atas Wilayah Udara Republik Indonesia.

2. Penerapan ADIZ Pada Ruang Udara Indonesia.

Pada dasarnya pendirian ADIZ suatu negara dibentuk atas dasar kepentingan pertahanan dan keamanan negara khususnya untuk keperluan identifikasi pesawat udara yang diperkirakan akan memasuki wilayah udara negara pendiri ADIZ. Kehadiran teknologi persenjataan rudal balistik yang dapat melintasi antar benua mengakibatkan pola ancaman terhadap suatu negara yang menggunakan serangan udara menjadi sedikit tertinggal, namun demikian hal tersebut tidak merubah setiap negara untuk mendirikan ADIZ untuk negaranya sampai dengan kecenderungan menggunakan ADIZ ketika terjadi ketegangan regional. Sampai saat ini pengaturan untuk pemberlakuan ADIZ belum diatur didalam suatu konvensi maupun protokol, melainkan hanya diatur dalam hukum nasional masing-masing negara.

Pada tahun 1950, Amerika menjadi negara pertama yang mendirikan ADIZ, kemudian dilanjutkan setahun kemudian oleh Canada dengan mendirikan suatu zona identifikasi pertahanan. Pada tahun 1956, Perancis mendirikan suatu zona yang dinamakan '*zone identification de defense aerienne*" selam pemberontakan Algerian yang imulai dari pantai pesisir Algeria mengarah ke laut lepas sejauh kurang lebih 70 mil dan setelah kemerdekaan Algerian untuk zona tersebut dihapuskan.

Uni Soviet mendirikan ADIZ pada tahun 1960 setelah kejadian penembakan pesawat intai Amerika Serikat dengan tujuan untuk menjaga keamanan nasionalnya. juga, kemudian pada tahun 1965, beberapa negara seperti Iceland, Italia, Jepang, Korea dan Filipina juga mendirikan ADIZ. Sedangkan Indonesia pada tahun 1960 mendirikan ADIZ yang dimana Pertahanan udara tentunya tidak cukup jika hanya membahas tentang pesawat tempur sergap, radar hanud maupun rudal serang jarak menengah dan jarak jauh saja, melainkan termasuk didalamnya adalah ADIZ yang merupakan sebuah zona identifikasi pertahanan udara yang harus dan mutlak dimiliki oleh Indonesia.[7]

Pendirian ADIZ di ruang udara Indonesia pada tahun 1960 hanya sebatas wilayah udara di atas Pulau Jawa saja, Indonesia sebagai sebuah Negara kepulauan terbesar dan memiliki garis pantai terpanjang di dunia sudah sepantasnya memiliki sebuah sistem pertahanan udara yang memadai dalam rangka menjaga keutuhan wilayah kedaulatan

[7] Azmir, Teddy Hambrata, *Zona Identifikasi Pertahanan Udara Indonesia*, Keris Lembaga Kajian Pertahanan Strategis, https://lembagakeris.net/zona-identifikasi-pertahanan-udara-indonesia/, diakses pada tanggal 11 November 2023 Pukul 16.30 WIB.

negara dengan melakukan reposisi ADIZ yang mencakup seluruh ruang udara Indonesia dari Sabang sampai Merauke dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Reposisi ADIZ tersebut sejalan dengan Konvensi Chicago 1944 yang menjadi sumber utama hukum udara internasional memberikan dasar kerangka hukum terkait pengaturan ruang udara, dimana setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan ekslusif atas ruang udara di atas teritorinya. Berbeda dengan hukum laut pada UNCLOS 1982 memberikan suatu zona hak-hak tertentu untuk pengelolaan kekayaan alam untuk pengelolaan kekayaan alam bagi suatu negara yang dikenal dengan istilah hak-hak berdaulat yakni zona tambahan, zona ekonomi ekslusif dan landas kontinen. Sedangkan di Indonesia untuk zona-zona tersebut sebagi berikut:

a. Zona tambahan pada wilayah laut dengan lebar tidak melebihi 24 mil laut diukur dari garis pangkal kepulauan diukur dari lebar laut territorial Indonesia. Ruang udara di atas zona tambahan bebas digunakan oleh pesawat udara asing, dengan syarat bahwa penerbangan itu tidak melanggar hak-hak di zona tambahan tersebut sebagaimana ditetapkan dalam perundang-undangan nasional dan Konvensi PBB tentang Hukum Laut Intrernasional 1982.
b. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia pada wilayah laut dengan lebar tidak melebihi 200 mil laut diukur dari garis pangkal kepulauan, negara Indonesia memiliki:
    1) Hak berdaulat untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, pengelolahan dan konservasi sumber kekayaan alam baik hayati dan non hayati di ruang kelautan dan kegiatan-kegiatan lainya untuk eksplorasi dan eksploitasi seperti mendirikan pembangkit tenaga air maupun arus dan angin.
    2) Kewajiban untuk menghormati kebebasan pelayaran dan penerbangan internasional, pemasangan kabel atau pipa bawah laut menurut prinsip hukum internasional yang berlaku di ZEE. Ruang udara di atas ZEE dan berada di laut teritorial, bebas dipergunakan oleh pesawat udara asing, dengan syarat bahwa penerbangannya tidak melanggar hak-hak yang terdapat di ZEE. Pelanggaran penerbangan pesawat asing militer maupun sipil, misalnya pesawat udara asing melakukan survei dan pemetaan sumber kekayaan hayati maupun non hayati atau instalasiinstalasi vital nasional.
    3) Di atas selat yang dipergunakan pelayaran internasional. Dalam selat yang digunakan internasional antara satu bagian laut lepas (*high seas*) atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya, kapal dan pesawat udara asing mempunyai hak lintas (*Right of Transite Passage*). Selat Malaka merupakan selat yang

dipergunakan untuk pelayaran dan penerbangan internasional, hak lintas transit bagi kapal dan pesawat udara asing berlaku di selat Malaka termasuk pada bagian selat yang merupakan laut teritorial Indonesia. Penggunaan hak lintas transit melalui selat tersebut semata-mata untuk melintas transit secara terus menerus secepat mungkin dan tidak terputus. Laut bebas dimulai dari batas terluar ZEE.

4) Laut bebas terbuka untuk semua negara, hak-hak kebebasan di laut bebas meliputi antara lain kebebasan berlayar, kebeasan penerbangan, kebeasan menangkap ikan, kebebasan memasang kabel dan pipa di bawah lautdengan tunduk pada persyaratan yang tercantum dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional 1982, dan kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi lain yang dibenarkan berdasarkan hukum internasional. Dalam praktek negara-negara lazim mengadakan zona peringatan (*warning zone*) di ruang udara di atas laut bebas yang akan dipergunakan untuk keperluan latihan militer atau percobaan senjata, untuk itu negara yang bersangkutan mengeluarkan NOTAM (*notice to airman*) yang diumumkan secara internasional. Pendirian zona peringatan seperti itu harus dilakukan dalam tenggang waktu yang seminim mungkin.

c. Indonesia dalam menjalankan hak berdaulat di landasan kontinen (*Continental Shelf*) bertujuan untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber kekayaan alam. Hak berdaulat Indonesia atas landas kontinen tidak mempengaruhi status hukum ruang udara di atas perairan landas kontinen tersebut. Ruang udara yang berada di atas landas kontinen di luar laut teritorial Indonesia, bebas dipergunakan oleh pesawat udara asing dengan syarat bahwa penerbangan tidak melanggar hak-hak negara Indonesia yang terdapat dalam landas kontinen. Adapun landas kontinen Indonesia sebagai berikut:

1) Kelanjutan alamiah wilayah daratan di bawah laut hingga tepian luat kontinen, yang lebarnya tidak melebihi 350 mil laut di ukur dari garis pangkal laut teritorial, jika di luar 200 mil laut masih terdapat daerah dasar laut yang merupakan kelanjutan alamiah dari wilayah daratan dan jika memenuhi kriteria kedalaman sedimentasi yang di terapkan dalam Konvensi.
2) Kelanjutan alamaiah di bawah laut sampai 200 mil laut jika di luar tepian kontinen tidak mencapai jarak 200 mil laut tersebut.

3) Kelanjutan alamiah wilayah daratan di bawah laut tidak boleh melebihi 100 mil garis ke dalaman 2500 meter.

Ruang udara di atas zona tersebut, pada dasarnya merupakan ruang udara internasional dimana didalamnya terdapat kebebasan terbang atau yang dikenal dengan *freedom of overlight* untuk semua pesawat udara. Validitas dan legalitas ADIZ yang didirikan oleh suatu negara di luar wilayah teritorialnya menjadi perdebatan, sehingga dengan kata lain, pendirian ADIZ di luar batas teritorial suatu negara dijustifikasi oleh aspek kepentingan keamanan nasional.

Dalam praktiknya di beberapa negara yang menetapkan ADIZ secara permanen mulai dari wilayah teritorial atau batas terluar teritorial ke arah laut lepas sehingga pesawat udara asing yang terbang dan berada dalam zona tersebut terbang mengarah ke wilayah teritorial negara pendiri ADIZ yang meminta identifikasi pesawat yang melintasi dan diharuskan memberikan flight plannya sebagai persyaratannya.

Dalam Annex 15 pada Konvensi Chicago 1944 tentang Aeronautical Information Service menentukan definisi ADIZ sebagai wilayah udara khusus yang ditentukan dimensinya dimana pesawat yang terbang di wilayah tersebut dipersyaratkan mematuhi prosedur identifikasi atau pelaporan tambahan yang terkait dengan pelayanan lalu lintas udara (ATS).

Pemberlakuan ADIZ menurut kewilayahan dibedakan menjadi yakni ADIZ yang didirikan di ruang udara teritorial dan non teritorial serta untuk obyek yang diatur dalam ADIZ ialah pesawat udara asing, akan tetapi dari praktek negara-negara terkait penerapan ADIZ berbeda-beda sehingga tidak ada keseragaman terkait apakah kewajiban dalam ADIZ tersebut berlaku untuk pesawat udara sipil atau pesawat udara militer atau keduanya. Dasar dari pembentukan ADIZ yakni pertimbangan terkait keamanan suatu negara, khususnya keperluan untuk mengidentifikasi pesawat udara yang diperkirakan berencana memasuki wilayah udara pendiri ADIZ.

Permasalahan penerapan ADIZ pada dasarnya belum ada pengaturan tertulis dan tegas didalam hukum internasional sehingga pemberlakuannnya didasarkan pada hukum nasional dengan melihat ancaman maupun potensi yang ada. Hal tersebut menjadikan penerapan ADIZ sendiri sifatnya sepihak sehingga kadangkala ada beberapa negara yang mungkin keberatan dengan penenerapan ADIZ negara lain karena dipandang bertentangan dengan kepentingan nasional dari negaranya. Hal ini tidak dapat diabaikan karena ketika terdapat keberatan atas pendirian ADIZ, maka hubungan antar negara dapat tertanggu dan kecenderungan meningkatkan eskalasi konflik yang sudah ada.

Indonesia dalam hal ini telah menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara yang dimana ADIZ Indonesia berada pada ruang udara di wilayah udara dan ruang udara di wilayah yurisdiksi. Dalam Bab II tentang Penetapan status wilayah udara dan kawasan udara pada Pasal 6 ayat (2) dijelaskan bahwaselain penetapan kawasan udara, pemerintah dapat menetapkan zona identifikasi pertahanan udara ADIZ. Selain itu pada Pasal 9 ayat (1) dan (2) menjelaskan bahwa ADIZ merupakan ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan yang ditetapkan bagi keperluan identifikasi pesawat udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara.

PENUTUP

Pengaturan mengenai ADIZ di seluruh negara sampai saat ini belum tertuang secara jelas mengenai batasannya sehingga setiap negara dapat menetapkan ADIZ negaranya masing-masing yang didasarkan pada ketentuan hukum nasionalnya. Penerapan ADIZ Indonesia di atas ruang udara yang menjadi wilayah yurisdiksinya telah diatur hukum Indonesia belum tertuang dalam rancangan perundang-undangan secara lengkap, namun dengan disahkannya Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Nasional, sebagian besar keberadaan ADIZ sudah diatur dalam hukum nasional dimana didalamnya diatur syarat-syarat wilayah udara nasional.

Penerapan luas wilayah ADIZ Indonesia untuk wilayah pulau Jawa yang sampai saat ini diberlakukan dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Indonesia yang berbentuk kordinat dan luas wilayah ADIZ tercantum di dalam *Aeronautical Information Publication (AIP)* merupakan upaya pemerintah Indonesia melakukan pengamanan wilayahnya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan objek vital, pusat-pusat pemerintahan dan markas-markas TNI yang pada umumnya berada di Pulau Jawa.

Perlu adanya pengkajian kembali mengenai penempatan ADIZ di wilayah Indonesia sebagaimana telah ditetapkan saat ini dalam AIP maupun Peta Penerbangan TNI Angkatan Udara, hal ini disebabkan bahwa penempatan ADIZ tersebut dirasakan kurang efektif dalam upaya mempertahankan kedaulatan negara yang jelas tertuang didalam Konvensi Hukum Internasional.

DAFTAR PUSTAKA

Buku.

Abdurrasyid, Priyantna, 1972, *Kedaulatan negara di ruang udara*, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, (Air Space Law Research Centre).

Jurnal.

Putra, Satria Kurniawan, 2023, *Hukum Wilayah Dalam Perbatasan Negara*, Jurnal Cahaya Mandalika.

Soegiyono, 2011*, Kajian Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Terhadap Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*, Jurnal Berita Dirgantara Vol 12 No 2.

Yustitiningtyas, Levina, 2019, *Pengaturan Lintas Penerbangan Nasional Bagi Pesawat Udara Asing Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia*, Jurnal Komunikasi Hukum Universitas Ganesha.

Internet.

Azmir, Teddy Hambrata, 2016, *Zona Identifikasi Pertahanan Udara Indonesia*, Keris Lembaga Kajian Pertahanan Strategis, https://lembagakeris.net/zona-identifikasi-pertahanan-udara-indonesia/

Nugraha, Riza Aditya, 2017, *Polemik Air Defense Identification Zone*, Hukum Online.Com,https://www.hukumonline.com/berita/a/polemik-air-defense-identification-zone-lt593f6a57b4754