




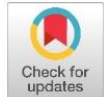
Urgensi Penetapan *Air Defense Identification Zone* Pada Kawasan Regional

Astuti^{1*}, Josina Augustina Yvonne Wattimena², Irma Halima Hanafi³

^{1,2,3} Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia.

 : astutipanjaitan98@gmail.com

 : 10.47268/tatohi.v3i5.1805



Info Artikel

Keywords:

Urgency; Air Defense Identification Zone; Regional Area.

Kata Kunci:

Urgensi; AirDefense Identification Zone; Kawasan Regional.

Abstract

Introduction: *Air Defense Identification Zone (ADIZ) is a zone for identification purposes in the air defense system for a country, which according to international custom generally extends from the territorial area of a country to reach the air space above the free sea bordering the country.*

Purposes of the Research: *to find out the setting of the Air Defense Identification Zone and what is the urgency of establishing the Air Defense Identification Zone in the regional area. The method used in writing this thesis is a normative research method. The legal materials used are primary, secondary and tertiary legal materials.*

Methods of the Research: *This legal research, the author uses normative research. That is, a study that primarily examines positive legal provisions, legal principles, and legal doctrines to answer legal questions faced.*

Results of the Research: *The results obtained are that the regulation of the Air Defense Identification Zone (ADIZ) according to international law is, based on the provisions of the 1944 Chicago Convention, customary international law and also Article 51 of the United Nations Charter, furthermore with the stipulation of ADIZ in a regional area can be considered a defensive step. to provide advance notice of potential threats and efforts to improve flight safety in the region and provide benefits to national and international aviation safety.*

Abstrak

Latar Belakang: *Air Defense Identification Zone (ADIZ) merupakan zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara bagi suatu negara, yang mana zona ini menurut kebiasaan internasional pada umumnya terbentang mulai dari wilayah teritorial suatu negara hingga mencapai ruang udara diatas laut bebas yang berbatasan dengan negara.*

Tujuan Penelitian: *untuk mengetahui pengaturan Air Defense identification Zone dan apa urgensinya penetapan Air Defense Identification Zone pada kawasan regional. Metode yang digunakan dalam penulisan skripsi ini ialah metode penelitian normatif. Bahan hukum yang dipakai yaitu bahan hukum primer, sekunder dan tersier.*

Metode Penelitian: *Penelitian hukum ini, penulis menggunakan penelitian normatif. Artinya, kajian yang terutama mengkaji ketentuan hukum positif, asas-asas hukum, prinsip-prinsip hukum dan doktrin hukum untuk menjawab pertanyaan hukum yang dihadapi.*

Hasil Penelitian: *Hasil penelitian yang didapatkan adalah bahwa pengaturan Air Defense Identification Zone (ADIZ) menurut Hukum Internasional ialah, berdasarkan pada ketentuan Konvensi Chicago 1944, Hukum Kebiasaan Internasional dan juga pada Pasal 51 Piagam PBB selanjutnya dengan ditetapkannya ADIZ pada suatu kawasan regional bisa dianggap sebagai langkah yang defensif untuk memberikan*

pemberitahuan terlebih dahulu mengenai potensi ancaman dan upaya untuk meningkatkan keselamatan penerbangan di wilayah tersebut dan memberikan keuntungan terhadap keselamatan penerbangan nasional maupun internasional.

1. Pendahuluan

Keamanan wilayah udara adalah kedaulatan yang sangat penting untuk dilindungi serta dipertahankan bagi suatu negara. Wilayah udara merupakan ruang udara yang berada di atas daerah daratan serta perairan suatu negara. Negara wilayah kepulauan ini diakui rakyat internasional pada banyak sekali sektor antara lain sumber daya alam serta kemiliteran. Bagi suatu negara terutama negara yang mempunyai wilayah udara yang sangat luas suatu wilayah merupakan kedaulatan (*sovereignty*). Hans Kelsen menegaskan bahwa suatu negara memiliki kekuasaan tertinggi melalui kedaulatan yang merupakan hak atau kekuatan yang krusial bagi negara tersebut.

Kedaulatan negara menjadi ciri kemerdekaan politik dari negara-negara lain, baik itu secara *de jure* juga *de facto*. Terdapat dua aspek kedaulatan, yang pertama aspek internal adalah kuasa tertinggi untuk mengatur segala kewujudan atau peristiwa di dalam wilayahnya. Aspek kedua adalah eksternal, yaitu kekuasaan tertinggi membangun hubungan dengan anggota masyarakat internasional, dan mengatur di luar wilayah negara itu atau apa pun yang terjadi, selagi itu masih berkaitan dengan kepentingan negara itu.

ADIZ atau zona identifikasi pertahanan udara ialah zona yang membantu mengidentifikasi sistem pertahanan udara Negara dalam menjaga keamanan wilayah udara, zona ini meluas dari wilayah teritorial negara yang bersangkutan sampai atas laut lepas yang berbatasan dengan negara itu. ADIZ dibuat atas dasar pertimbangan keamanan, terutama untuk tujuan mengidentifikasi pesawat yang berkemungkinan memasuki wilayah udara suatu negara, ADIZ ini bukan dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ atas laut bebas yang termasuk dalam ADIZ negara tersebut.

ADIZ pertama kali dikenalkan oleh Amerika Serikat pada periode Perang Dingin tahun 1950 sebagai bentuk pertahanan udara untuk mengurangi kemungkinan adanya agresi secara tiba-tiba yang dilancarkan oleh Uni Soviet. Hingga saat ini ada beberapa negara yang turut menerapkan ADIZ sebagai bentuk pertahanan udara, seperti India, Jepang, Norwegia, Pakistan, Filipina, Jerman, Vietnam, Korea Selatan, Tiongkok, Taiwan, serta Inggris. Pelaksanaan ADIZ oleh negara-negara di global adalah bentuk dari kebiasaan internasional, sehingga perjanjian internasional tidak mengatur implementasi ADIZ secara khusus. Suatu negara tidak berkewenang menetapkan wilayah ADIZ tetapi juga tidak terdapat larangan untuk menetapkannya.¹ Aspek pembelaan diri sebagai dasar diberlakukannya ADIZ, salah satunya melalui pasal 51 piagam PBB.

Salah satu permasalahan yang menjadi perhatian dunia internasional ialah permasalahan Laut Cina Selatan dimana Wilayah Laut China Selatan ini menjadi

¹ Ridha Aditya Nugraha, Polemik Air Defence Identification Zone. Diakses dari <https://www.hukumonline.com/berita/a/polemik-air-defense-identification-zone-lt593f6a57b754>, Pada tanggal 28 februari 2022, Pukul 23,12 PM.

perebutan karena sumber daya alamnya yang begitu kaya². Permasalahan yang menjadi perhatian yaitu banyaknya pesawat-pesawat asing yang melintasi wilayah udara di Laut China Selatan tanpa diketahui apa kepentingannya. Sebagai salah satu contoh yaitu pada 1 Mei 2021 China menyebutkan bahwa Pesawat Amerika Serikat memasuki wilayah di Laut China Selatan tanpa Izin.

2. Metode Penelitian

Penelitian hukum ini, penulis menggunakan penelitian normatif. Artinya, kajian yang terutama mengkaji ketentuan hukum positif, asas-asas hukum, prinsip-prinsip hukum dan doktrin hukum untuk menjawab pertanyaan hukum yang dihadapi.³

3. Hasil Dan Pembahasan

3.1 Kedaulatan Negara Di Wilayah Udara

Negara sebagai subjek hukum internasional tidak terlepas dari pengakuan adanya wilayah yang menjadi salah satu unsur formal terbentuknya subyek hukum internasional dalam arti klasik. Suatu Negara berdaulat dikatakan berdaulat jika mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) dan bebas dari campur tangan negara lain, bebas dalam pengertiannya seluas-luas kedalam dan juga keluar, namun harus tetap memperhatikan kaidah hukum internasional serta bersikap baik dalam pergaulan internasional lainnya. Sebagai negara berdaulat suatu negara memiliki wewenang untuk memilih bentuk negara, bentuk pemerintahan, organisasi kekuasaan kedalam ataupun keluar, mengatur penggunaan *public domain*, mengatur hubungan dengan warga negara lain, mengatur politik dalam negeri ataupun politik luar negeri, membuat undang-undang serta peraturan pelaksanaannya, mengatur wilayah darat laut dan udara bagi kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan maupun kegiatan sosial lainnya. Definisi kedaulatan negara yang dikemukakan Hans Kelsen dalam Theory of Law Anders Wedberg sebagai penerjemah, dapat digunakan untuk memahami teori kedaulatannya. Menurut Hans Kelsen, kedaulatan adalah kualitas penting negara, yang berarti bahwa negara adalah entitas tertinggi dan kekuasaan didefinisikan sebagai hak.

Kedaulatan negara atas wilayah udaranya yaitu bersifat utuh dan penuh. Sifat utuh serta penuh atas ruang udara tidak sama dengan sifat kedaulatan yang ada pada wilayah laut. Pada Pasal 1 Konvensi Chicago disebutkan "*The Contracting State recognized that every State has complete and exclusive over the airspace above its territory*", dengan doktrin setiap negara berdaulat memiliki kedaulatan yang utuh serta penuh. Konsekuensi utama dari kedaulatan udara adalah bahwa tidak ada pesawat yang masuk atau keluar dari wilayah udara suatu negara tanpa terlebih dahulu mendapatkan izin, terlepas dari seberapa tinggi atau rendah pesawat itu terbang. Selanjutnya, berdasarkan prinsip kedaulatan udara, pesawat asing, serta awak pesawat dan penumpangnya, tetap harus mematuhi peraturan perundang-undangan nasional negara tempat pesawat tersebut terbang. Di samping itu, berdasarkan pada prinsip kedaulatan di udara tersebut, pesawat udara asing bersama dengan awak pesawat udara, penumpangnya tetap harus mematuhi hukum dan regulasi nasional negara tempat pesawat udara tersebut melakukan penerbangan. Lingkup

² Rizki Roza, Poltak V.N, Simela V.M, *Konflik Laut China Selatan dan Implikasinya terhadap Kawasan*, Jakarta: P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika, h. 12.

³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Prenada Media, Cet, I, Jakarta, 2005, h. 35

yurisdiksi suatu negara berdasarkan Konvensi Chicago 1944 ialah batas ke atas hingga tidak terbatas dan kebawah pusat bumi, sepanjang bisa di eksploitasi. Jadi prinsip utama Konvensi adalah ruang udara mengikuti status yuridis dari bumi yang berada dibawahnya.⁴

Secara aturan internasional (terkhusus hukum udara) serta berlandas pada doktrin kedaulatan, seluruh negara berhak mengatur segala sesuatu yang berhubungan dengan kewanitaan negaranya, kewanitaan penerbangan bagi seluruh penerbangan udara pada wilayah atau kawasannya (Pasal 12 Konvensi Chicago 1944) , dikarenakan dengan memberikan izin kepada pesawat udara asing di wilayah udara nasional membawa dampak beban dan kewajiban pada si pemberi izin (seperti tertulis dalam pasal 15, pasal 5, dan pasal 6) supaya yang memberi formalitas tersebut bisa menikmatinya secara nyaman. Oleh karena si pemberi dibebani tanggungan jawab hukum (*liability*), yakni beban yang acapkali berat sebab dilekati dengan beban ganti rugi bilamana hal-hal tertentu. Akhirnya bisa disimpulkan beberapa pedoman dibawah ini: 1) Secara hukum, pesawat udara asing tidak boleh melewati ruang udara nasional negara lain ataupun melakukan pendaratan disana, terkecuali dengan suatu izin khusus dengan kewajiban mengikuti ketentuan-ketentuan yang ditetapkan serta yang berlaku pada negara tersebut; 2) Dari segi hubungan diplomatik, umumnya izin semacam ini bisa diberikan melalui prinsip resiprositas, atau jika izin diberikan karena dasar persahabatan umumnya melalui jalur "*you rub my back, i rub yours*", maksudnya saling diberi secara timbal balik atas dasar keakraban, hormat-menghormati, serta harga-menghargai.⁵

Konsep kedaulatan di ruang udara tidak sama dengan kedaulatan di laut. Dalam hukum udara tidak ada hak lintas damai melalui wilayah udara nasional. Namun izin penyelenggaraan lalu lintas udara hanya diberikan secara sepihak atau sesuai dengan perjanjian bilateral maupun konvensi multilateral tentang pesawat udara sipil asing. Sehingga dapat dipahami dengan adanya hal tersebut bisa membuktikan bahwa adanya pengakuan atas kedaulatan pada wilayah udara secara penuh serta eksklusif terhadap suatu Negara.⁶ Dalam kegiatan penerbangan, keamanan penerbangan merupakan salah satu faktor penting selain keselamatan penerbangan. Banyak yang menafsirkan keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan dua hal yang sama, pada kenyataannya keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan dua hal yang berbeda dan tidak dapat dipisahkan karena satu dan lainnya saling berkaitan.⁷

3.2 Pengertian Dan Penerapan *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) Di Wilayah Udara

Merujuk pada ketentuan tambahan (*Annex*) 15 Konvensi Penerbangan Sipil Internasional definisi dari *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) yaitu sebagai berikut: Zona Identifikasi Pertahanan Udara (ADIZ) adalah penunjukan wilayah udara khusus

⁴ Yanyan Mochamad Yani, dkk. 2017. Langit Indonesia milik siapa? Jakarta: Elex Media Komputindo, h. 15

⁵ Lainatussara, Pentingnya *Air Defense Identification Zone* di Indonesia, *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, vol. 21, No 3, (2019), h. 460.

⁶ Boer Mauna. 2003. Hukum Internasional (Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global). Bandung: Alumni, h. 24.

⁷ Irma Halima Hanafi, Analisis kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran, Vol 1. No 2, Oktober 2021, h. 91-108, Fakultas Hukum Universitas Pattimura.

dengan dimensi tertentu di mana semua pesawat harus mematuhi identifikasi khusus dan/atau prosedur lalu lintas udara tambahan.⁸

Peter A. Dutton yaitu seorang Professor di U.S Naval War College memberikan pendefinisian ADIZ sebagai berikut: “*Air Defense Identification Zones (ADIZs), zones in which civil aircraft must identify themselves and may be subject to air traffic control if they intend to fly from nonsovereign airspace into sovereign airspace*”.⁹ Artinya adalah: “Zona identifikasi Pertahanan Udara (ADIZ), zona dimana pesawat udara sipil harus mengidentifikasi dirinya dan tunduk kepada pengawas lalu lintas udara apabila mereka bermaksud untuk terbang dari luar wilayah udara kedaulatan ke wilayah udara kedaulatan”.

Defenisi lain dari ADIZ menurut Pakar keamanan Internasional Professor David A Welch yaitu : “ *An ADIZ is a publicly defined area extending beyond national territory in which unidentified aircraft are liable to be interrogated and, if necessary, intercepted for identification before they cross into sovereign airspace*”.¹⁰ Artinya adalah: “ADIZ didefinisikan sebagai daerah tambahan yang melampaui teritorial negara dimana pesawat udara yang tidak dikenal dapat ditanyai, dan apabila dibutuhkan dapat diintersepsi untuk diidentifikasi sebelum melintas kedalam wilayah udara kedaulatan”.

Sebuah negara akan melakukan berbagai cara untuk melindungi wilayahnya dari aneka macam ancaman terhadap kedaulatannya. Salah satu yang diterapkan ialah dengan menerapkan kebijakan *Air Defense Identification Zone* (ADIZ). Kebijakan ini diterapkan untuk melindungi negara dari ancaman yang berasal dari pihak eksternal. Menurut lembaga regulator penerbangan sipil Amerika Serikat, *Federation Aviation Administration* (FAA), ADIZ dipergunakan untuk mengontrol wilayah udara suatu negara¹¹

Penerapannya sumber hukum Internasional yang digunakan untuk menerapkan ADIZ yaitu Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 yang akan dijelaskan sebagai berikut: a) Konvensi Paris 1919: Konferensi Paris pada 13 Oktober 1919 yang diikuti 27 negara membuahakan Konvensi Paris 1919 (*Paris Convention*) . Pasal ini mengakui bahwasanya setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Hal ini mengandung konsekuensi bahwa setiap negara diberi hak untuk mengatur maskapai penerbangan yang beroperasi di wilayah udara mereka. Ratifikasi Konvensi Paris berjalan sangat lambat sebab memiliki beberapa ketentuan yang kurang atau bahkan tidak disetujui oleh negara peserta konferensi, antara lain ketentuan yang menyangkut hak lintas seperti yang terdapat pada Pasal 5: “ *...no contracting State shall, except by a special and temporary authorization, permit the flight above its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State*”. Pasal diatas hendak menegaskan bahwa adanya pembatasan terhadap persoalan lintas; b) Konvensi Chicago 1944: Pasal tersebut menegaskan dari konvensi Paris 1919, yang menyatakan: “ *...The Contracting State recognized that every State has complete and exclusive sovereignty over the air space above its*

⁸ H.K. Martono dan Amad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jb akarta: PT. RajaGrafindo Persada, h.5.

⁹ Peter A. Dutton. 2009. “*Caelum Liberam*”: *Air Defense Identification Zone Outside Sovereign Airspace*”. (Jurnal). U.S. Naval War College, h. 8.

¹⁰ David A. Welch. “ *What’s an ADIZ?*”, melalui <https://www.foreignaffairs.com/article/east-asia2013-12-09/whats-adiz> diakses pada Jumat, 20 Mei 2022. Pukul 22.31 wit.

¹¹ Federal Aviation Administration. “*National Security and Interception Procedures*”. [Artikel Online] melalui http://www.faa.gov/air_traffic/publications/atpubs/aim/aim0506.html. Diakses pada tanggal 20 Juni 2022, Pukul 22.47 Wit

territory". Yakni mengatur perihal kedaulatan yang dimiliki oleh negara peserta Konvensi pada ruang udara di atas wilayahnya. Walaupun konsep ini bukan merupakan prinsip ekonomi, sebab lebih tepatnya disebut konsep politik, namun demikian, dari pasal tersebut bisa menimbulkan konsekuensi ekonomi yang krusial, bahwa setiap negara mempunyai hak untuk memblokir ruang udara di atas wilayahnya dari usaha komersial yang diperbuat oleh negara asing.¹² Sembilan puluh enam pasal Konvensi ini menetapkan hak dan kewajiban khusus bagi semua Negara Pihak. Konvensi Chicago yang ditandatangani pada 2 Desember 1944 di Chicago oleh 152 negara, termasuk Indonesia, dinilai memiliki kekurangan.¹³ Salah satu kelemahannya adalah konflik kepentingan antara penegakan kedaulatan negara secara maksimal dengan kekerasan bersenjata, yang tidak sejalan dengan kepentingan melindungi nyawa manusia di dunia penerbangan sipil. Akibatnya, pada tanggal 10 Mei 1984 sebuah protokol ditandatangani di Montreal yang mengubah Konvensi Chicago (Amandemen Konvensi Chicago 1944) dengan memasukkan Pasal 3, tentang: (a). Kewajiban hukum untuk tidak memakai senjata terhadap pesawat udara sipil (kemanusiaan); (b) Negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil pelanggar untuk mendarat di bandar udara yang ditentukan; (c) Negara diminta menggunakan prosedur pencegahan (*Interception*) terhadap pesawat udara sipil; (d) Setiap pesawat udara sipil wajib mematuhi instruksi yang diberikan oleh pesawat udara negara yang melakukan pencegahan; (e) Setiap negara harus menetapkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan hukum yang berat bagi para pelaku dan operator pesawat udara sipil, yang dengan sengaja bertentangan dengan Konvensi ini.

Adapun ketentuan Internasional yang dijadikan dasar oleh negara-negara dalam penerapan ADIZ dijelaskan di bawah ini: a) Penerapan Pasal 51 Piagam PBB perihal hak bela diri negara, ketentuan dalam pasal diatas bukan semata-mata untuk menciptakan hak tetapi secara eksplisit hak membela diri itu memang diakui berdasarkan prinsip-prinsip internasional; b) Penerapan hukum kebiasaan internasional (*customary international law*).

Selain didasarkan pada Pasal 51 Piagam PBB, penerapan ADIZ ini pula berdasarkan pada hukum kebiasaan internasional (*customary international law*). Adapun landasan dari hukum kebiasaan yang dipergunakan negara-negara menjadi acuan dalam menerapkan ADIZ ialah sebagai berikut:¹⁴ 1) Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional disebutkan hukum kebiasaan internasional ialah salah satu sumber hukum yang diakui oleh negara-negara pada umumnya, berasal dari praktek negara-negara melalui sikap dan tindakan yang diambil terhadap suatu persoalan. Jika suatu negara membuat suatu kebijakan dan kebijakan itu diikuti oleh negara-negara lain serta dilakukan berkali-kali dan tanpa timbul protes atau tentangan dari pihak lain maka secara berangsur-angsur terbentuklah suatu kebiasaan. Dalam konteks sejarah pembentukan ADIZ di level internasional, pertama kali dikenalkan oleh Amerika Serikat kemudian disusul oleh Kanada yang diberi nama : *Rules for the Security Control of Air Traffic*, serupa dengan Amerika Serikat, peraturan yang dikeluarkan oleh Kanada itu maksudnya untuk, *in the interest of national security, to identify, locate and control aircraft operation within areas designated as "Canadian Air Defense*

¹² Martono, K. 1987, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Bandung: Alumni, h. 67.

¹³ Wiradipraja, E. Saefulloh. 1990, *Tinjauan Singkat Atas Berbagai Perjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara*, Bandung: Lisan, h. 35.

¹⁴ *Ibid*

Identification Zone" (CADIZ); 2) Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (Internasional Civil Aviation organization). Selain itu ADIZ juga diatur dalam Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization), pada chapter 3 tentang Airspace Organization Ayat 3.3.4 Special Designated.

Ketentuan hukum internasional dalam Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional juga terdapat dalam Dokumen 9426-AN/924 Edisi Pertama 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization), yang kedudukannya sebagai hukum kebiasaan internasional digunakan sebagai sumber hukum dan sebagai dasar negara dalam melaksanakan ADIZ bahkan bertentangan dengan kepentingan lain bagi negara, tidak menjadi masalah hukum dalam masyarakat internasional. Warga negara internasional memahami dan mengakui bahwa ketentuan hukum kebiasaan internasional ini telah menjadi yurisprudensi internasional dan mengikat dalam hal ini.¹⁵ Jiwa dan semangat yang terkandung dalam substansi Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional dan Dokumen 9426-AN/924 Edisi Pertama 1984 ICAO (Organisasi Penerbangan Sipil Internasional), yang kedudukannya hukum adat, memiliki persamaan dengan substansi isi Pasal 51 Piagam PBB.

3.3 Mekanisme Penerapan Air Defense Identification Zone (ADIZ)

ADIZ sebagai zona dimana udara yang masuk wilayah tersebut harus melaporkan rencana penerbangannya (*Flight Plan*), pada dasarnya ADIZ ialah sarana penunjang sistem pertahanan udara nasional. Dalam penerapannya terdapat beberapa ketentuan yang harus dipatuhi dan diperhatikan penerapannya: a) *Flight Information Region (FIR)* dan *Upper Flight Information Region (UIR)*: *Flight Information Region (FIR)* merupakan pemberian pelayanan bagi penerbangan yang terjadi dalam lapisan hingga jarak ketinggian 20.000 kaki, sedangkan *Upper Flight Information Region (UIR)* merupakan pemberian pelayanan bagi penerbangan yang terjadi dalam lapisan hingga pada jarak ketinggian di atas 20.000 kaki,¹⁶ terhadap penerbangan yang melintasi wilayah udara suatu negara tertentu, jika penerbangan itu merupakan *schedule flight* atau *non-schedule flight*, maka pesawat udara tersebut memiliki beberapa kewajiban tertentu antaral lain, penerbangan tersebut harus melalui jalur tertentu yang sudah ditetapkan, di samping itu pada posisi tertentu harus memberikan laporan di daerah tanggung jawab FIR dan UIR mana dia berada. Berhubungan dengan pesawat yang memasuki ADIZ, wajib melaporkan penerbangannya (*flight plan*) kepada stasiun dalam FIR/UIR mana ia berada. Pembagian FIR/UIR ini pula ada di negara-negara lain anggota Konvensi Chicago 1944 dan semuanya ditetapkan sesuai persetujuan bersama dalam suatu pertemuan; b) Prosedur Intersepsi (*Interception*): Tertanggal 10 Mei 1948 di Montreal ditandatangani protocol yang mengubah Konvensi Chicago 1944 (*Convention on internasional Civil Aviation*). Hal ini dimaksudkan bertujuan mengisi kekosongan dalam Konvensi Chicago. Kekosongan yang dimaksud ialah ketidakjelasan konvensi dalam melindungi pesawat udara sipil yang karena suatu hal melanggar wilayah udara suatu negara. Adanya tindakan kekerasan senjata oleh negara sering berakibat fatal bagi jiwa penumpang dan awak pesawatnya.

¹⁵ Priyatna Abdurrasyid, *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan Space Treaty 197*, Binacipta, Bandung, 1997, h. 103

¹⁶ Frans Likada, 1987, *Masalah Lintas di Ruang Udara*, Bandung: Binacipta, h. 8.

Peristiwa penembakan pesawat boeing 747 Korean Airlines tanggal 1 September 1983 di daerah udara Uni Soviet oleh pesawat pemburu negara itu menjadi momentum bagi masyarakat internasional untuk segera membentuk kaidah internasional guna mencegah terulangnya peristiwa yang sama. Dengan begitu, protokol yang sudah disimpulkan di Montreal tersebut merupakan bentuk perkembangan yang positif untuk terutama bagi hukum udara yang semakin menjamin keselamatan dunia penerbangan sipil. Salah satu isu yang kemudian berkembang ialah cenderungnya negara-negara yang semakin agresif dalam menghadapi insiden pelanggaran yang terjadi di wilayah udara mereka, tidak menutup kemungkinan oleh pesawat udara sipil dalam misi penerbangan internasionalnya yang rutin. Menyebabkan kekerasan bersenjata terhadap pesawat sipil yang menyimpang ke wilayah udara negara itu untuk alasan yang tidak diketahui. Didapatkan kesimpulan bahwa akses penggunaan kekuatan oleh suatu negara yang dirasa dilanggar merupakan hasil dari penegasan prinsip kedaulatan negara Konvensi Chicago 1944 secara utuh dan menyeluruh, sedangkan pada saat itu tidak terpikirkan bahwa dalam menegakkan kedaulatan tersebut, negara dapat mengambil tindakan maksimal yang akan membahayakan keselamatan penerbangan sipil internasional yang hendak dilindungi oleh perjanjian internasional tersebut,¹⁷ dalam hal inilah munculnya kekaburan rumusan kaidah internasional yang tertuang dalam Konvensi Chicago. Ia tidak memiliki kerangka peraturan yang mampu memberikan solusi yang aman ketika ada konflik kepentingan berdasarkan prinsip-prinsip yang berlawanan. Misalnya, konflik antara penegakan kedaulatan negara secara maksimal dan kekerasan bersenjata bertrok dengan kepentingan melindungi nyawa manusia dalam penerbangan sipil.

Perubahan atas konvensi Chicago dilakukan dengan memasukkan pasal baru, yaitu pasal 3 *bis*. Pasal baru itu mengandung 4 (empat) ketentuan yang pada pokoknya diuraikan berikut ini.¹⁸ Pertama, negara memiliki kewajiban untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat sipil saat terbang. Untuk melaksanakan mekanisme pencegahan (*interception*), negara tidak boleh membahayakan nyawa manusia di dalam pesawat atau pesawat yang dicegat itu sendiri. Kedua, sebagai perwujudan kedaulatan, ditentukan bahwa negara berhak untuk mewajibkan pesawat udara sipil yang melanggar wilayah udaranya mendarat di bandar udara yang telah ditentukan. Diingatkan bahwa negara harus memperhatikan ketentuan pertama di atas dalam menjalankan kewenangannya. Selanjutnya, negara wajib mengumumkan ketentuan yang telah ditetapkan untuk mengatur prosedur intersepsi terhadap pesawat udara sipil; Ketiga, setiap pesawat udara sipil wajib mematuhi intruksi yang diberikan oleh negara yang melakukan intersepsi terhadapnya untuk mendukung prinsip 'pematuhan' ini, setiap negara dituntut untuk memasukkan ke dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan bahwa pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya akan mematuhi intruksi negara yang melakukan intersepsi kapan saja pesawat udara sipil itu mengalami hal demikian. Pula menuntut supaya setiap negara menetapkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan hukuman yang berat bagi para pemilik atau operator pesawat sipil yang terdaftar dinegaranya, yang melanggar prinsip 'pematuhan' dalam dinegaranya, yang melanggar prinsip 'pematuhan' dalam menghadapi intersepsi negara lain. Keempat, setiap negara

¹⁷ Yasidi hambali, 1988, "Hukum Angkasa dan Perkembangannya" , Bandung: Penerbit Remadja karya, h. 30.

¹⁸ Pasal 1 Konvensi Paris 1919: "The High Contracting Parties recognize that every Power has complete and exclusive sovereignty the air space above its territory".

akan mengambil tindakan-tindakan supaya pesawat udara sipil yang terdaftar dinegaranya tidak akan digunakan untuk maksud yang bertentangan dengan tujuan Konvensi Chicago 1944. Adapun bentuk penindakan terhadap ancaman dari udara ialah Pelanggaran Wilayah udara (*Aerial Intrusion*) dan Ancaman Permusuhan.

3.4 Kerjasama Kawasan regional Dalam Penetapan *Air Defense Identification Zone* (ADIZ)

Regional merupakan suatu kawasan yang mempunyai ciri tertentu. Berdasarkan geografisnya, sebuah regional dapat dibedakan dengan kawasan atau wilayah lainnya. Untuk kerjasama regional adalah kerjasama yang dijalin suatu negara dengan negara-negara yang lainnya yang berdekatan disuatu kawasan atau wilayah. Kerja sama ini penting karena negara-negara tetangga pada umumnya memiliki kesamaan karakteristik, tujuan, dan masalah yang belum tentu dihadapi oleh kawasan lain.¹⁹ Lebih lanjut dalam buku itu dijelaskan dalam buku itu bahwa perjanjian regional umumnya dilakukan suatu negara dengan negara tetangganya.

Penjelasan lebih lanjut mengenai bentuk nyata sumber hukum internasional yang berdasar pada Pasal 38 (10 Statuta Mahkamah Internasional) yaitu salah satunya Perjanjian internasional yang merupakan sumber hukum udara yang terbagi atas perjanjian bilateral dan multilateral. Kerjasama regional bisa diadakan dalam rangka hubungan bilateral yang hanya menyangkut masalah dua negara contohnya *Bilateral Air Transport Agreement*, dan bisa diadakan dalam rangka hubungan multilateral yang menyangkut masalah banyak negara.²⁰

Laut China selatan adalah wilayah yang banyak dilalui kapal-kapal niaga yang mengangkut perdagangan dan energi. Sebagai salah satu contoh yaitu negara China sangat bergantung impor minyak dari Timur Tengah dan 80% melalui laut. Adapun potensi yang dimiliki laut China Selatan antara lain: 1) Laut China Selatan mempunyai cadangan minyak sebesar 11 miliar barel dan 190 triliun kaki kubik gas; 2) Potensi sumber daya alam perikanan begitu besar. Dikarenakan laut China Selatan merupakan laut setengah tertutup, yang memiliki sumber pakan ikan berlimpah; 3) Selain kaya akan sumber daya alamnya, laut China Selatan ini berada dijalur perdagangan strategis yang dilalui oleh kapal tanker pengangkut minyak. Menurut CFR (*Cost & Freight to destination port*), 50% dari total kapal tanker pengangkut minyak global melewati Laut China Selatan.

Nilai-nilai strategis utama ini yang membuat Laut China Selatan menjadi perebutan. Selain dampak nyata dari sengketa Laut China Selatan, yaitu adanya kekuatan militer negara non-claimant yang besar seperti Amerika Serikat (AS) dan Australia. Kondisi perseteruan tersebut menimbulkan sejumlah dinamika internasional antara *claimant state* dan negara pengguna. Dari persoalan diatas penting sekali negara-negara yang berada dikawasan Laut China Selatan tersebut tidak hanya fokus dalam menjaga wilayah laut

¹⁹ Berita Update, Pengertian Kerjasama Regional, Diakses dari <https://kumparan.com/berita-update/pengertian-kerjasama-regional-lengkap-dengan-contohnya-1xTlcDXKnJc> Pada tanggal 6 Juni 2022, 21.37 Wit.

²⁰ H.K. Martono dan Amad Sudiro. 2012. Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik. Jakarta: Raja Grafindo Persada, h. 5.

tetapi juga perlu memperhatikan keamanan di wilayah udaranya masing-masing sebagai implemmentasi pertahanan udara.²¹

Salah satu contoh konflik juga yang perlu diperhatikan oleh negara-negara disekitar kawasa laut China Selatan bahwa terdapat aneka macam pesawat-pesawat asing non *claimant* yang melintasi wilayah udara tersebut tanpa tidak diketahui arah serta tujuan dalam melintasi wilayah tersebut misalnya pesawat dari AS, seperti yang diketahui bahwa AS tidak termasuk dalam *claimant*. Hal seperti ini seharusnya menimbulkan tanda tanya apa yang menjadi tujuan dari AS memasuki wilayah tersebut.

Dari penjelasan diatas dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa untuk melindungi wilayah udara negara masing-masing diantara negara yang berada di kawasan Laut China Selatan itu, perlu sekali kiranya dilakukan penetapan *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) . Adapun penetapan dari ADIZ tersebut dapat dilakukan melalui kerjasama antara negara-negara yang berada dikawasan regional tersebut. Kerjasama seperti ini akan menimbulkan perjanjian multilateral karena melibatkan lebih dari dua negara.

Pentingnya kerjasama regional serta internasional untuk melindungi keamanan kawasan dari ancaman keamanan wilayah seperti masuknya negara asing yang lebih kuat bila dibandingkan dengan negara-negara yang berada dikawasan, masuknya teroris, serta penyelundupan manusia secara ilegal (*human trafficking*), perdagangan narkoba, penjualan senjata api ilegal, pencucian uang, dan pembajakan kapal, semuanya dilarang. Masuknya teroris dan juga penyelundupan manusia secara illegal (*human trafficking*), perdagangan narkoba, penjualan senjata api secara illegal, pencucian uang serta pembajakan kapal laut. Kerjasama ini didasarkan pada keadilan, saling menghormati dan saling menguntungkan, tanpa mengorbankan kepentingan nasional masing-masing negara di kawasan Laut China Selatan.

Sebagai satu contoh kawasan regional yang sudah menetapkan ADIZ di wilayah udaranya ialah negara Amerika Serikat (AS) dan Kanada. Kedua negara itu melakukan proteksi di wilayah udara mereka dengan melalui kerjasama kedua negara untuk menetapkan ADIZ dikawasan mereka. Dari ditetapkannya kerjasama dalam menetapkan ADIZ pada zona dari kedua negara tersebut maka setiap pesawat udara yang terbang di zona ini tanpa izin bisa diidentifikasi mejadi ancaman serta bisa diperlakukan sebagai pesawat musuh, yang berpotensi menyebabkan intersepsi oleh pesawat tempur, untuk bagian Kanada dari ADIZ Amerika Utara tersebut dibagi menjadi dua bagian yaitu pada bagian zona barat yaitu mencakup pendekatan dari samudera pasifik ke British Columbia dan zona timur laut yang terbentang dari Laut Beaufort di Samudera Arktik sampai paparan Scitian di Samudera Atlantik. Adapun zona ini yaitu berfungsi sebagai batas pertahanan nasional untuk serangan udara ke wilayah udara kedaulatan Kanada. Jadi sama halnya seperti AS, ADIZ tersebut berfungsi untuk mengontrol setiap pesawat yang ingin terbang, masuk ataupun melewati perbatasan harus mengajukan baik itu rencana penerbangan *Defence Visual Fligth* (DVFR) atau rencana penerbangan *Instrument Flight Rules* (IFR) sebelum melewati wilayah ADIZ, dalam pengertian pesawat harus mempunyai transponder radar operasional dan menjaga kontak radio dua arah saat

²¹ Carlos KY Paath, "Ini Tiga Faktor mengapa Laut China Selatan Jadi Rebutan" Melalui <https://www.beritasatu.com/amp/archive/649479/ini-tiga-faktor-mengapa-laut-china-selatan-jadi-rebutan> diakses pada Senin 20 Juni 2022 Pukul 23.18 Wit.

mendekati dan melintasi ADIZ Amerika Utara, adanya kerjasama bahwa kedua negara tersebut sudah jelas bekerjasama dalam melindungi wilayahnya masing-masing, wilayah dari kedua negara Amerika Serikat dan Kanada, jika dilihat dari segi kerjasama maka kedua negara mengupayakan keamanan negaranya seperti, memfilter berbagai ancaman udara dan melindungi obyek vital dari negara masing-masing, demikian halnya dapat juga dilakukan kerjasama di kawasan laut China Selatan antara negara-negara sekitar kawasan tetunya dengan tetap memperhatikan dan berdasarkan aturan-aturan yang ada tanpa ada pihak yang dirugikan.

3.5 Urgensi Penetapan *Air Defense Identification Zone* Dalam Kawasan Regional

Seiring berkembangnya zaman perkembangan warga dunia kini semakin pesat dari segala aspek yang dapat mengakibatkan konsekuensi terhadap kondisi pertahanan dan keamanan suatu negara di kawasan. Pada laut China Selatan sendiri dari aspek penggunaan ruang udara berkembang dengan cepat. Hal ini bisa dipandang dari perkembangan kepadatan lalu lintas yang lalu lalang di sekitar kawasan tersebut,²² di sisi lain pada taraf kemajuan yang sedang dialami, hal demikian bisa membawa akibat timbulnya berbagai macam bentuk kejahatan. Salah satu bentuk kejahatan yang sering terjadi di udara ialah terorisme serta penguasaan pesawat udara secara paksa atau yang acapkali disebut pembajakan pesawat udara. Pembajakan udara tetap akan berlangsung selama terdapat penerbangan komersial nasional juga internasional.²³

Asean sebagai organisasi dari beberapa negara yang memiliki tujuan untuk mensejahterakan dan memajukan negara di Asia Tenggara, yang mana negara-negara yang tergabung dalam organisasi ini yaitu Brunei Darussalam, Malaysia, Vietnam, Filipina, Taiwan yang berada di kawasan Laut China Selatan. Laut China Selatan merupakan daerah yang mempunyai sumber daya alamnya yang begitu melimpah serta keberadaannya sangat banyak diingini oleh negara-negara. Hal itu menunjukkan kesempatan timbulnya kemungkinan-kemungkinan pelanggaran pada udara Kawasan laut China Selatan bisa terjadi. Oleh sebab itu untuk mengantisipasi adanya pelanggaran-pelanggaran pada wilayah udara tersebut *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) ini menjadi sangat penting untuk diterapkan.

Sebagai negara-negara yang mempunyai kepentingan yang sama di laut China Selatan dan juga adalah salah satu organisasi besar dunia. Sehingga laut China Selatan adalah suatu hal yang penting untuk dijaga keberadaannya yaitu dengan cara menetapkan *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) yang dimana ADIZ ini adalah salah satu bentuk pertahanan yang sangat urgen diterapkan dalam kawasan regional dalam hal ini kawasan laut China Selatan. *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) merupakan salah satu bentuk pertahanan yang biasanya digunakan oleh negara-negara dalam menjaga keamanan udaranya, manakala bila suatu saat terjadi intersepsi atau masuknya pesawat udara dari negara lain yang ingin mengecoh suatu kawasan, sehingga ditetapkannya ADIZ tersebut yaitu dengan tujuan untuk membela diri.

²² Website Resmi polri.go.id diakses dari <https://polri.go.id/berita-polri/811> pada tanggal 4 Agustus 2022 pukul 14.30 Wit.

²³ K. Martono, Agus Pramono dan Eka budi Tjahjono, 2011, *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*, Depok: Gramata Publishing, hal 2.

Pengamat militer Connie Rahakundini Bakrie di salah satu kanal Youtubenya "RahakundiniThinking" mengatakan bahwa jika saja Indonesia berani untuk mendorong ASEAN untuk mengadakan perubahan besar di kawasan tersebut dengan memberlakukan Air Defense Identification Zone yang akan menjadi ADIZ nya ASEAN di wilayah udara laut China Selatan dikarenakan di wilayah tersebut terlibat beberapa negara, beliau mengatakan ADIZ tersebut akan menjadi sistem kendali yang baik bagi karena kemudian ADIZ tersebut dapat dikuasai sehingga apapun pergerakan pesawat udara, pesawat tempur dan lainnya, dapat diawasi melalui ADIZ tersebut.²⁴ Jika dilihat pada masalah-masalah kemungkinan terjadinya perang antara dua negara atau lebih salah satu contohnya negara China dan Amerika, dalam hal ini lah dituntutnya peran Indonesia dan negara-negara dikawasan untuk mengamankan area laut China Selatan. Sebagai salah contoh Indonesia sendiri memang bukan merupakan negara *Claimant state* di laut China Selatan, akan tetapi sebagai salah satu pemimpin di ASEAN dan negara yang memiliki pangkalan di Natuna yang mana jika terjadi kontraksi di kawasan laut China Selatan hal tersebut akan berimplikasi atau punya dampak yang buruk bagi indonesia.

Menurut Connie Rahakundini jika melihat keadaan ke belakang disaat China menetapkan ADIZ di laut China Timur bukan tidak mungkin China juga akan bertindak yang sama terhadap menetapkan ADIZ di laut China Selatan karena bagaimanapun dilihat dari kekuatan militernya, China sendiri telah menetapkan pesawat-pesawat tempur udara kemudian juga didukung oleh kekuatan tempur laut sudah ada disekitaran pulau-pulau yang dianggap China menjadi kedaulatannya. Kemudian dari permasalahan yang terjadi harus menjadi perhatian bahwa banyaknya pesawat-pesawat asing yang melintasi wilayah udara laut China Selatan tanpa diketahui apa kepentingannya Jadi, menurutnya sekiranya perlu untuk negara ASEAN yang berada di kawasan laut China Selatan untuk melakukan terobosan baru yaitu bagaimana menerapkan *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) nya ASEAN di atas laut China Selatan.

Adapun suatu negara dalam menetapkan ADIZ meski tidak mempunyai kejelasan namun, aturan ini sudah menjadi hukum kebiasaan internasional, serta dihormati oleh setiap penerbangan. ADIZ dibuat atas dasar pertimbangan keamanan, khususnya untuk keperluan identifikasi pesawat udara yang diperkirakan akan memasuki wilayah udara negara pendiri ADIZ. Semua pesawat sipil atau militer yang lewat harus melapor kepada pengawas penerbangan militer di ADIZ ini. Sistem pelaporan berbeda dari kontrol lalu lintas udara sipil, hal ini disebabkan tujuan pertahanan udara di wilayah negara tentunya sistem ini didukung oleh sistem radar yang terhubung dengan sistem senjata pertahanan udara, keberhasilan ADIZ ditentukan oleh sistem senjata pertahanan udara ini.

Kondisi wilayah udara laut china selatan dengan potensi sumber daya alam (SDA) nya yang begitu kaya, tentunya berpotensi mengundang kerawanan terjadinya pelanggaran wilayah udara. Ancaman pelanggaran tersebut selain merusak keamanan kawasan juga berpengaruh terhadap kedaulatan jika dicermati dari aspek pertahanan. Seperti halnya wilayah laut, kepentingan keamanan wilayah udara bukan hanya terpaut hingga disitu saja tapi dalam rangka mengamankan kepentingan kawasan serta dunia internasional. Itu sebabnya negara-negara yang berada di kawasan laut China Selatan

²⁴ Connie Rahakundini Bakrie, Pengamat Militer, diakses dari <https://youtu.be/8WBf4SOrbMU> pada tanggal 10 Agustus 2020, pukul 14.40 Wit.

tersebut perlu berjaga diri akan kemungkinan terjadinya intervensi dari negara lain yang lebih kuat dari *Claimant* laut China Selatan.

Belajar pada penerapan ADIZ oleh China pada tahun 2013 Kementerian Pertahanan Nasionalnya Chang Wanquan, menjelaskan bahwa dari diterapkannya ADIZ tersebut menimbulkan kewajiban pesawat asing untuk mematuhi beberapa hal yaitu: 1) Identifikasi rencana penerbangan dimana setiap pesawat dalam zona identifikasi harus melaporkan rencana penerbangannya kepada kementerian China; 2) Identifikasi radio, dimana pesawat udara yang berada di dalam zona harus mempertahankan komunikasi radio dua arah dan memberikan respon secara tepat waktu dan akurat; 3) Identifikasi responden yang mewajibkan setiap pesawat dengan transponder *Air Traffic Control Radar Bacon System* harus tetap menyala selama pesawat berada di zona tersebut; 4) Identifikasi tanda, setiap pesawat yang ada di dalam zona harus menunjukkan kewarganegaraan dan registrasinya dengan jelas, yaitu sesuai dengan perjanjian internasional.

Cina juga menyatakan bahwa penerapan dari ADIZ ini dapat memberikan keuntungan terhadap keselamatan penerbangan internasional.²⁵ Dari penerapan ADIZ AS, Kanada atau China bahkan negara-negara yang sudah menetapkannya seharusnya negara-negara yang berada di kawasan laut China Selatan tersebut dapat belajar mengenai keuntungan-keuntungan jika diterapkannya ADIZ di wilayah tersebut, dengan adanya ADIZ, maka negara mempunyai kontrol atas suatu zona identifikasi yang diciptakan guna memperoleh informasi apakah pesawat, baik (*civilian aircraft*) maupun militer (*state aircraft*), merupakan ancaman atau tidak. Kontrol tersebut akan dilangsungkan dengan kewajiban komunikasi antara pesawat yang memasuki ADIZ dengan otoritas negara melalui percakapan dengan tower bandara. Jangkauan zona tersebut beragam tergantung atas kebijakan masing-masing negara pemilik, adapun beragam artinya tergantung pada doktrin pertahanan juga kepentingan nasional.

Jadi penetapan *Air Defense Identification Zone* pada kawasan regional disekitar Laut China Selatan tersebut bisa memperkuat pertahanan suatu wilayah dalam hal yaitu, melindungi kepentingan nasional negara, mengatur penerbangan yang masuk kewilayah udara, administrasi penerbangan melalui identifikasi dan control prosedur pesawat udara, aplikasi untuk semua pesawat udara terlepas dari statusnya sebagai pesawat sipil ataupun militer, melakukan penegakan melalui intersepsi dan, kemampuan jangkauan temporal dan lingkup geografi yang luas.²⁶

Pada permasalahan laut China Selatan dalam melindungi wilayah udara pada kawasan ADIZ sebaiknya penting diatur demi memastikan bahwa hak dalam kedaulatan sekaligus melakukan *self defence* melalui prosedur *forward defence* ini, tidak mengganggu kedaulatan aktor internasional lain, meregulasi ADIZ lebih lanjut, menjadi penting dalam hal memastikan mekanismenya tidak menjadi sarana *hard power* oleh aktor-aktor internasional.²⁷

²⁵ Ingrid Gabriela, Kebijakan Jepang dalam Mengantisipasi Klaim *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) Oleh Tiongkok. *Journal of Internasional Relations*, Vol. 4 No.3, (2018), 465-471.

²⁶ Roncevert Almond, *Clearing the Air above the East China Sea: The Primary Elements of aircraft Defense Identification Zone*, Harvard National Security Journal, Vol. 7, h. 134

²⁷ Rony K Pratama, (2020, Juni 14). *Air Defense Identification Zone (ADIZ) sebagai Hukum Kebiasaan Internasional* 12 Agustus 2022. <https://kumparan.com>

3. Kesimpulan

Pengaturan Air Defense Identification Zone (ADIZ) menurut Hukum Internasional ialah, berdasarkan pada ketentuan Konvensi Chicago 1944, Hukum Kebiasaan Internasional dan juga pada Pasal 51 Piagam PBB. Air Defense Identification Zone (ADIZ) menjadi sangat urgen untuk ditetapkan dalam rangka meningkatkan pertahanan keamanan pada suatu kawasan regional terutama di laut China Selatan yang rawan, mengingat adanya konflik internal di dalamnya dan dari konflik tersebut memungkinkan munculnya kepentingan-kepentingan luar. Sehingga dengan adanya ADIZ ini akan memberikan keuntungan terhadap keamanan dari ancaman-ancaman dari luar hingga menjaga keselamatan penerbangan nasional bahkan juga internasional.

Daftar Referensi

Jurnal

- Gabriela, Ingrid. (2018). Kebijakan Jepang dalam Mengantisipasi Klaim Air Defense Identification Zone (ADIZ) oleh Tiongkok. *Journal of International Relations, Vol 4, No 3, Agustus 2018*.
- Lainatussara. (2019). Pentingnya Air Defense Identification Zone di Indonesia. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum, Vol 21, No 3, Desember 2019*
- Peter A. Dutton. (2009). "Caelum Liberam" Air Defense Identification Zone Outside sovereign Airspace. *Naval War College, Vol 8, No 4 . Januari 2009*.
- Roncevert Almond. Clearing the Air above the East China Sea: The Primary Elements of aircraft Defense Identification Zone. *Harvard national Security Journal, Vol 7, No 1*.
- Irma Halima Hanafi, Analisis kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran, *BALOB Law Journal Vol 1. No 2, Oktober 2021 Fakultas Hukum Universitas Pattimura*

Buku

- Boer Mauna.(2003). *Hukum Internasional (Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)*, Alumni, Bandung
- Frans Likada. (1987). *Masalah Lintas di Ruang Udara*, Binacipta, Bandung
- H.K. Martono dan Amad Sudiro. (2012). *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Martono, K.(1987), *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung
- K. Martono, Agus Pramono dan Eka budi Tjahjono. (2011), *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*, Gramata Publishing, Depok
- Peter Mahmud Marzuki. (2009). *Penelitian Hukum*, Kencana Predana Jakarta.
- Priyatna Abdurassyid . (1907). *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan Space Treaty*, Binacipta, Bandung
- Wiradipraja, E.Saefulloh. (1990). *Tinjauan Singkat Atas Berbagai Perjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara*, CV Lisan, Bandung

Yanyan Mochhamad Yani, dkk. (2017). *Langit indonesia Milik Siapa?* Elex media Kompuindo, Jakarta

Yasidi Hambali. (1988). *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Remadja Karya, Bandung.

Online/World Wide Web

Berita Update, Pengertian Kerjasama Regional, Diakses dari <https://kumparan.com/berita-update/pengertian-kerjasama-regional-lengkap-dengan-contohnya-1xTlcDXKnJc>.

Carlos KY Paath, "Ini Tiga Faktor mengapa Laut China Selatan Jadi Rebutan" Melalui <https://www.beritasatu.com/amp/archive/649479/ini-tiga-faktor-mengapa-laut-china-selatan-jadi-rebutan>.

Connie Rahakundini Bakrie, Pengamat Militer, diakses dari <https://youtu.be/8WBf4SOrbMU>.

David A. Welch. "What's an ADIZ?", melalui <https://www.foreignaffairs.com/article/east-asia2013-12-09/whats-adiz>.

Federal Aviation Administration. "National Security and Interception Procedures". [Artikel Online] melalui http://www.faa.gov/air_traffic/publications/atpubs/aim/aim0506.html.

Ridha Aditya Nugraha, Polemik Air Defence Identification Zone. Diakses dari <https://www.hukumonline.com/berita/a/polemik-air-defense-identification-zone-lt593f6a57b754>.

Rony K Pratama, Air Defense Identification Zone (ADIZ) sebagai Hukum Kebiasaan Internasional. <https://kumparan.com>.

Website Resmi polri.go.id diakses dari <https://polri.go.id/berita-polri/811>.