

**IMPLEMENTASI ZONA IDENTIFIKASI PERTAHANAN  
UDARA DI WILAYAH UDARA INDONESIA MENURUT  
HUKUM KEBIASAAN UDARA INTERNASIONAL**

**SKRIPSI**

Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H.)  
Program Studi Ilmu Hukum

**Oleh:**

**RIKY RAMADHANI SOERIPNO**

**NPM : 1206200363**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2017**

# **IMPLEMENTASI ZONA IDENTIFIKASI PERTAHANAN UDARA DI WILAYAH UDARA INDONESIA MENURUT HUKUM KEBIASAAN UDARA INTERNASIONAL**

**ABSTRAK**  
**RIKY RAMADHANI SOERIPNO**  
**NPM : 1206200363**

Zona Identifikasi Pertahanan Udara atau yang dikenal dengan *Air Defence Identification Zone (ADIZ)* merupakan zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara bagi suatu negara, dimana zona ini menurut kebiasaan internasional pada umumnya terbentang mulai dari wilayah teritorial suatu negara hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang berbatasan dengan negara.

Wilayah udara yang terdapat diatas wilayah darat, perairan pedalaman dan laut teritorial masuk dalam yuridiksi suatu negara. Hal ini terlihat dari pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional yang menyatakan bahwa: “Kedaulatan negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh” (*complete and exclusive sovereignty*). Ketentuan ini merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara.

Kedaulatan negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Kedaulatan negara terdiri di 3 ruang, yaitu ruang darat, laut dan udara. Kedaulatan teritorial atau kedaulatan wilayah adalah kedaulatan yang dimiliki negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksklusif di wilayahnya. Pada prinsipnya, fungsi dan pelaksanaan kedaulatan dilaksanakan di dalam wilayah negara tersebut. Semua orang, benda yang berada atau peristiwa hukum yang terjadi di suatu wilayah pada prinsipnya tunduk kepada kedaulatan dari negara yang memiliki wilayah tersebut. Kedaulatan negara harus ditegakkan karena menyangkut masalah pertahanan negara dan harga diri bangsa. Ancaman terhadap pertahanan negara salah satunya adalah melalui wilayah perbatasan di ruang udara. Indonesia tidak secara tegas mengatur tentang kedaulatan negara di ruang udara. Ruang udara merupakan satu kesatuan wilayah dengan darat dan laut. Ruang udara di suatu negara tidak bisa dikesampingkan dengan wilayah lainnya.

**Kata Kunci : ADIZ, Wilayah Udara, Kedaulatan**

## KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum wr.wb.

Segala Puji bagi Allah SWT Tuhan Semesta Alam karena berkat nikmat, rahmat dan kasih sayang-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Sholawat dan salam juga selalu tercurah kepada Baginda Rasulullah Muhammad SAW beserta para keluarga dan sahabatnya, karna berkat beliau lah cahaya Islam dapat bersinar terang hingga zaman ini.

Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Dengan judul **“Implementasi Zona Identifikasi Pertahanan Udara di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Kebiasaan Udara Internasional.”**

Dengan selesainya skripsi ini, secara khusus saya berikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya untuk kedua orang tua tercinta yaitu Ayahanda **Pelda (Purn) Iman Tauhid** dan Ibunda **Daryanti S.Pd., M.Si** yang telah melahirkan, membesarkan, mendidik dengan penuh kasih sayang, serta selalu memberi dukungan baik moril dan materil sehingga saya dapat menjadi anak yang selalu bersyukur dan tangguh dalam menghadapi keadaan apapun. Demikian juga untuk adindaku tersayang **Rizky Dwi Hafsari** yang selalu memberikan doa dan dukungan agar dapat menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa begitu banyak pihak yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini. Melalui kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Agussani, MAP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas kesempatan dan fasilitas yang telah diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana ini.
2. Ibu Ida Hanifah, S.H., M.H, selaku Dekan pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Faisal, S.H., M.Hum, selaku Wakil Dekan I pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Zainuddin, S.H., M.H, selaku Wakil Dekan II pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Ibu Mirsa Astuti, S.H., M.H, selaku Dosen Pembimbing I, yang memberikan dukungan, perhatian dan motivasinya dalam mengiringi dan membimbing dalam setiap langkah pembuatan skripsi, sehingga selesainya skripsi ini.
6. Bapak Harisman, S.H., M.H, selaku Dosen Pembimbing II, yang selalu memberikan perhatian, motivasi bimbingan serta saran sehingga skripsi ini selesai.
7. Bapak dan Ibu Dosen seluruh staf pengajar di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
8. Seluruh Keluarga Besar **Alm. Kakek Soeripno & Almh. Nenek Suryani** di Medan.

9. Seluruh Keluarga Besar di Sukajadi Bandung, **Kakek Wardjan, Nenek Sudarsih, Tante Wiwi, Om Pepeng, Om Imung** yang juga pernah ikut merawat, selalu memotivasi, mendukung dan mendoakan sejak kecil hingga saat ini.
10. Kekasih hatiku, **Nadia Larasati A.Md.Keb** yang selalu memberikan perhatian, cinta, kasih sayang, dan dukungan serta motivasinya dalam penyelesaian skripsi ini walaupun dari jarak yang jauh.
11. Seluruh mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara stambuk 2012 khususnya teman-teman seperjuangan di kelas E1 Pagi : **Bobby Fitra S.H, Imam Akbar S.H, M Arief Akbar S.H, Iskandar Zulkarnain, Ichwan Helmy Nst**, C2 Hukum Internasional dan D2 Hukum Internasional stambuk 2013. Serta khusus untuk sahabatku **Muhammad Rizky Siahaan S.H** yang selalu jadi tempat berbagi, bertukar pendapat, memberi semangat, motivasi dan bantuan dalam menyelesaikan skripsi ini.
12. Sahabatku sejak duduk di bangku Sekolah Menengah Pertama, yang selalu jadi tempat berbagi tentang banyak hal sampai saat ini yaitu **Aji Zaid Qardhawi** di Volga State University of Technology Russia dan **Letda Laut (P) Ikhsan Deyasmara Putra S.Tr.Han** di Pushidrosal TNI Angkatan Laut.
13. Seluruh saudara seperjuangan Taruna Akademi Militer khususnya werving 2014 Panda Kodam I/BB yang saat ini berpangkat Sersan Mayor Taruna, **Muhammad Bima Aryanto, Ahmad Fachry, Tri Utomo Akbar, Donny Butar-Butar, Marthinjoe Gurning** dan Sersan Taruna **Fauzi Kurniawan**. Serta semua yang tak bisa saya sebutkan satu persatu. Terimakasih atas

semua cerita dalam kebersamaannya sampai saat ini. Sukses selalu untuk kita semua, tetap semangat dan selalu berikan yang terbaik!.

14. Seluruh saudara seperjuangan Kopasda “Jasdam Run” dimanapun berada, khususnya **Prada Hadi Bintoro** di Yonwalprotneg Paspampres, abangda **Giuseppe Ginting S.E, Nanang Tomi Sitorus S.H., M.H** dan adinda **Serda Hamzah Ramdani** di Yonif Raider 100/PS yang selalu jadi tempat berbagi cerita baik suka dan duka hingga saat ini.
15. Teman-teman *Railfans* di Seluruh Indonesia, khususnya yang ada di Komunitas Pencinta Kereta Api Sumatera Utara **Divre 1 Railfans**.
16. Dan kepada rekan serta pihak-pihak lain yang banyak membantu namun tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan berkah dan rahmat-Nya bagi kita semua, terimakasih atas segala bantuannya. Semoga dapat menjadi amal kebaikan di hadapan-Nya. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini. Begitupun penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna. Semoga skripsi ini bermanfaat untuk kita semua khususnya bagi pengetahuan dibidang Ilmu Hukum. Amiiiiinn ya rabbal alamiin.

Wassalamualaikum Wr.Wb

Medan, Agustus 2017  
Penulis

**RIKY RAMADHANI SOERIPNO**  
**1206200363**

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	v
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b> .....	1
A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah.....	5
2. Faedah Penelitian.....	5
B. Tujuan Penelitian .....	6
C. Metode Penelitian .....	7
1. Sifat Penelitian .....	7
2. Sumber Data.....	8
3. Alat Pengumpul Data.....	9
4. Analisis Data .....	9
D. Defenisi Operasional.....	9
<b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	10
A. Pengertian Hukum Udara Internasional .....	11
B. Sumber Hukum Udara Internasional.....	13
C. Prinsip-Prinsip Hukum Udara Internasional.....	18
D. <i>Air Defence Identification Zone</i> .....	23
E. Kedaulatan Udara di Wilayah Negara Indonesia.....	25

<b>BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>41</b>
A. Bagaimana Ketentuan <i>Air Defence Identification Zone</i>	
Menurut Hukum Internasional.....	39
B. Penerapan <i>Air Defence Identification Zone</i> di Wilayah	
Negara Kesatuan Republik Indonesia .....	52
C. Kendala Penerapan <i>Air Defence Identification Zone</i> di Wilayah	
Negara Kesatuan Republik Indonesia .....	63
<b>BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>74</b>
A. Kesimpulan.....	74
B. Saran.....	75
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>vii</b>



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Hukum udara merupakan suatu cabang ilmu hukum baru yang berkembang pesat sejak Wright bersaudara berhasil terbang dengan pesawat udara yang lebih berat daripada udara, 17 Desember 1903. Semenjak itu seiring berkembangnya teknologi alat transportasi pesawat udara membuat banyak negara menjadikan alat transportasi ini sebagai sarana transportasi untuk mengangkut manusia dan kebutuhan-kebutuhan pokok lainnya ke berbagai tempat tujuan. Disaat itu tidak ada permasalahan-permasalahan yang dianggap berarti dalam pemanfaatan ruang udara, mengingat pada masa-masa awal transportasi udara berkembang masih sedikit negara-negara yang memanfaatkan ruang udaranya.

Seiring perkembangan waktu dan pesatnya teknologi kedirgantaraan terutama di era modern seperti sekarang ini, pemanfaatan ruang udara bukan hanya sekedar untuk sarana transportasi bagi orang maupun barang. Namun pemanfaatan ruang udara juga telah digunakan sebagai sarana untuk mempertahankan wilayah udara suatu negara dari ancaman-ancaman yang datang dari udara, yang dapat merusak kedaulatan suatu negara. Kedaulatan itu sendiri merupakan suatu elemen penting dalam menjaga eksistensi suatu negara. Dalam menjaga kedaulatannya, negara-negara akan menggunakan cara yang berdasarkan kepada norma-norma hukum.

Konsep kedaulatan pada umumnya identik dengan wilayah, karena wilayah adalah unsur dari sebuah negara, maka sebuah negara akan menggunakan hukum sebagai pondasi dalam menetapkan suatu kebijakan yang berkaitan dengan kedaulatannya. Misalnya dalam menentukan batas wilayah, suatu negara akan menggunakan hak kedaulatannya untuk menentukan batas-batas wilayah kedaulatan teritori negara tersebut guna melindungi kepentingan-kepentingannya agar batas wilayah tersebut tidak direbut ataupun dicaplok oleh negara lain.

Kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional<sup>1</sup>. Dalam konsep hukum agraria sendiri menjelaskan pada kita akan substansi dari kedaulatan suatu negara yang terpokok pada wilayahnya. Pengertian agraria yang meliputi bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya, bahkan dalam batas-batas yang ditentukan juga dalam ruang angkasa.

Konsep demikian juga diserap dalam hukum ruang udara internasional bahwa dalam penggunaan kedaulatan pada wilayah udaranya adalah hak negara itu sendiri. Hal ini tertuang dalam Pasal 1 Konvensi Paris tahun 1919 yang secara tegas menyatakan :

*Negara-negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah ruang udara yang terdapat diatas wilayahnya.*<sup>2</sup>

Adanya hak eksklusif bagi negara-negara yang berdaulat atas wilayah udaranya, negara diberikan hak untuk mengatur secara khusus akan wilayah

---

<sup>1</sup> Boer Mauna. 2003. *Hukum Internasional (Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)*. Bandung: Alumni. Halaman 24.

<sup>2</sup> *Ibid.*, Halaman 431.

udaranya. Kedaulatan wilayah udara suatu negara menjadi hal yang kompleks karena keberadaanya menjadi hal yang sangat krusial mengingat banyaknya ragam pemanfaatan yang bisa dilakukan oleh beberapa negara, misalkan guna kepentingan pengetahuan geografi, sarana pengangkutan, pertahanan, dan lain sebagainya. Dengan begitu banyaknya aktivitas yang bisa dilakukan di wilayah udara membuat negara yang berdaulat atas wilayah udaranya tersebut mengeluarkan regulasi-regulasi yang akan digunakan dalam mengatur penggunaan dan pemanfaatan wilayah ruang udara tersebut agar bisa digunakan tanpa meninggalkan aspek keamanan negara maupun keamanan negara disekitar.

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah negara kepulauan (*Archipelagic State*), yang letaknya secara geografis sangat strategis, karena berada pada posisi silang, yakni diantara benua Asia dan Australia, kemudian berdasarkan luas wilayahnya, Indonesia menempati urutan keempat belas negara terbesar di dunia.

Wilayah Indonesia terbentang sepanjang 3.977 mil diantara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik dengan luas daratan 1.922.570 km dan luas perairan mencapai 3.257.483 km. Bentangan wilayah tersebut terdiri dari lima pulau besar yaitu: Jawa dengan luas 132.107 km, Sumatera dengan luas 473.606 km, Kalimantan dengan luas 539.460 km, Sulawesi dengan luas 189.216 km, dan Papua dengan luas 421.981 km. Indonesia juga memiliki garis pantai terpanjang di dunia yakni mencapai 81.000 km yang merupakan 14 % dari garis pantai dunia.

Adapun luas laut Indonesia mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup> atau mendekati 70% dari luas keseluruhan Indonesia.<sup>3</sup>

Begitu besar potensi dan strategisnya wilayah NKRI membuat negara ini sangat sibuk karena menjadi area perlintasan bagi pesawat udara dari berbagai macam negara yang melakukan penerbangan menuju tempat lainnya, sehingga menimbulkan kerawanan terhadap berbagai macam pelanggaran baik pelanggaran terhadap kedaulatan, pertahanan, maupun terhadap yuridiksi nasional kita. Maka dari itu perlu dilakukan penataan lebih lanjut mengenai itu.

Salah satu aspek penataan ruang udara yang berkaitan dengan pertahanan udara nasional adalah dengan menetapkan suatu zona identifikasi yang mewajibkan pesawat sipil maupun militer untuk melaporkan rencana penerbangannya, zona ini disebut *Air Defence Identification Zone (ADIZ)* atau dalam bahasa Indonesia disebut Zona Identifikasi Pertahanan Udara. Penetapan zona ini tidak dimaksudkan untuk memperluas atau menambah kedaulatan negara pengguna zona identifikasi tersebut. ADIZ dibentuk atas dasar pertimbangan keamanan, khususnya untuk keperluan identifikasi pesawat udara yang diperkirakan akan memasuki wilayah udara negara yang menetapkan ADIZ.

Dasar hukum penetapan ADIZ adalah praktek internasional yang telah menjadi hukum kebiasaan internasional (*customary international law*). Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional menyebutkan bahwa "*International Custom as a evidence of a general practice accepted as law*".<sup>4</sup> Hukum kebiasaan

---

<sup>3</sup> Makmur Supriyatno. 2014. *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta. Yayasan Pustaka Obor Indonesia. Halaman 387

<sup>4</sup> I Wayan Parthiana. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung. Mandar Maju. Halaman 243

internasional merupakan salah satu sumber hukum yang diakui oleh negara-negara pada umumnya. Hukum kebiasaan berasal dari praktek negara-negara melalui sikap dan tindakan yang diambil terhadap suatu persoalan. Bila suatu negara mengambil suatu kebijakan dan kebijakan tersebut diikuti oleh negara-negara lain dan dilakukan berkali-kali serta tanpa adanya protes atau tantangan dari pihak lain maka secara berangsur-angsur terbentuklah suatu kebiasaan.

Berdasarkan uraian diatas penulis merasa tertarik untuk mengangkat proposal skripsi dengan mengambil judul : **“Implementasi Zona Identifikasi Pertahanan Udara di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Kebiasaan Udara Internasional.”**

## **1. Rumusan Masalah**

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimana ketentuan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) menurut Hukum Internasional?
- b. Bagaimana penerapan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia?
- c. Bagaimana kendala dalam penerapan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) di Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia ?

## **2. Faedah Penelitian**

Penelitian ini dilakukan agar nantinya dapat memberikan suatu sumbangan yang bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan kepentingan bangsa, negara, masyarakat maupun pembangunan, antara lain :

a. Secara teoritis

Dengan penulisan skripsi ini diharapkan dapat menjadi sarana dalam memperkaya pengetahuan dalam mendalami Hukum Udara Internasional. Khususnya dalam memahami legalitas dari pemanfaatan dan penggunaan ruang udara yang telah terspesifikasi dalam penggunaan wilayah udara dalam kegiatan mempertahankan kedaulatan wilayah udara yakni *Air Defence Identification Zone* (ADIZ).

b. Secara praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada masyarakat tentang bagaimana Zona Identifikasi Pertahanan Udara (*Air Defence Identification Zone*) khususnya di wilayah NKRI.

## **B. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian yang terkandung dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui ketentuan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) menurut Hukum Internasional.
2. Untuk mengetahui bagaimana penerapan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) di wilayah NKRI.
3. Untuk mengetahui bagaimana kendala dalam penerapan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) di wilayah NKRI.

### **C. Metode Penelitian**

Penelitian pada dasarnya merupakan suatu upaya pencarian. Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi, yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten.<sup>5</sup> Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisanya.<sup>6</sup> Sedangkan metodologi penelitian merupakan ilmu yang mempelajari tentang metoda-metoda penelitian, ilmu tentang alat-alat dalam penelitian. Berdasarkan definisi diatas secara sederhana dapat dikatakan bahwa penelitian merupakan cara-cara yang sistematis untuk menjawab masalah yang sedang diteliti.

Adapun metode penelitian hukum yang digunakan dalam penelitian yang bersifat ilmiah ini adalah sebagai berikut:

#### **1. Sifat Penelitian**

Sifat penelitian yang digunakan penelitian deskriptif analisis dimasukkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya. Data yang terkumpul kemudian di analisis secara sistematis sehingga dapat ditarik kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian. Penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan masalah atau keadaan sebagaimana adanya atau berdasarkan fakta-fakta yang ada. Dalam penelitian deskriptif dibutuhkan interpretasi atau analisis. Adapun jenis penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif, yaitu suatu penelitian yang secara deduktif dimulai analisa terhadap

---

<sup>5</sup>Soerjono Soekanto. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum : Cetakan 3. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press)*. Halaman 42

<sup>6</sup> *Ibid.* Halaman 43

pasal-pasal dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur terhadap permasalahan diatas. Penelitian hukum secara yuridis maksudnya penelitian yang mengacu pada studi kepustakaan yang ada ataupun terhadap data sekunder yang digunakan. Sedangkan bersifat normatif maksudnya penelitian hukum yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan normatif tentang hubungan antara satu peraturan dengan peraturan lain dan penerapan dalam prakteknya.<sup>7</sup>

## 2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi dan peraturan perundang-undangan.<sup>8</sup> Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari studi literatur yang terdiri atas:<sup>9</sup>

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, yakni perjanjian-perjanjian internasional yang berkaitan dengan penelitian ini seperti Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, Undang-Undang Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, *Montivideo Convention on the Rights and Duties of States 1933*, *Chicago Convention 1944*, *United Nation Charter (Piagam PBB) 1945*

---

<sup>7</sup>Adil Indonesia. "Tentang Metode Penelitian", melalui [www.lp3madilIndonesia.blogspot.co.id](http://www.lp3madilIndonesia.blogspot.co.id) diakses pada hari Rabu, 9 Agustus 2017. Pukul 22.57 wib.

<sup>8</sup>Zainuddin Ali. 2011. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika. Halaman 106.

<sup>9</sup>Fakultas Hukum UMSU. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi. Medan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*. Halaman 6



- b. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer misalnya, bahan-bahan bacaan, hasil karya dari kalangan umum, buku-buku, literatur-literatur dan karya-karya tulisan ilmiah lainnya yang berkaitan dengan permasalahan penelitian ini.
- c. Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan hukum yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti ensiklopedia, bahan dari internet, bibliografi dan sebagainya.<sup>10</sup>

### **3. Alat Pengumpul Data**

Alat pengumpul data dalam suatu penelitian hukum ini adalah studi dokumentasi atau penelusuran *Library Research* (kepastakaan), studi dokumen karena penelitian ini dilakukan atau ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum.

### **4. Analisis Data**

Analisis data yang sesuai dengan penelitian deskriptif adalah dengan menggunakan pendekatan secara kualitatif, yaitu analisis data yang mengungkapkan dan mengambil kebenaran yang diperoleh dari kepastakaan yaitu dengan menggabungkan antara peraturan-peraturan, buku-buku ilmiah yang ada hubungannya dengan judul. Kemudian dianalisis secara kualitatif sehingga mendapat suatu pemecahan, sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan.

---

<sup>10</sup> *Ibid.*

#### D. Definisi Operasional

Defenisi Operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara defenisi-defenisi atau konsep-konsep khususnya yang akan diteliti. Dalam penelitian ini yang menjadi defenisi operasional adalah :

1. Implementasi Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan menurut beberapa ahli, implementasi adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.
2. Zona Identifikasi Pertahanan Udara atau *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) adalah adalah ruang udara di atas daratan atau perairan tempat dilaksanakannya identifikasi, pelacakan, dan pemantauan pesawat sipil demi menjaga keamanan nasional.<sup>11</sup>
3. Kedaulatan adalah kata yang dikenal dengan istilah *sovereignty* berasal dari kata latin *supranus* yang berarti teratas. Negara dikatakan berdaulat karena kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara itu mempunyai kekuasaan tertinggi.
4. Menurut Pasal 1 angka 2.a Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Wilayah Udara Indonesia adalah wilayah kedaulatan udara diatas wilayah daratan dan perairan Indonesia.

---

<sup>11</sup> Wikipedia Bahasa Indonesia, "Zona Identifikasi Pertahanan Udara", melalui [https://id.wikipedia.org/wiki/Zona\\_Identifikasi\\_Pertahanan\\_Udara](https://id.wikipedia.org/wiki/Zona_Identifikasi_Pertahanan_Udara) diakses pada Kamis, 12 Januari 2017 pukul 17.15 wib.

5. Hukum Internasional adalah seperangkat aturan yang mengatur tentang cara dan tertib suatu negara dalam bergaul dengan masyarakat internasional tanpa meninggalkan norma dan etika yang meluap menjadi asas-asas umum yang berlaku ditengah-tengah masyarakat internasional.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Hukum Udara Internasional (*Air Law*)**

Belum ada kesepakatan yang baku secara internasional mengenai pengertian hukum udara (*air law*). Mereka kadang-kadang menggunakan istilah hukum udara (*air law*) atau hukum penerbangan (*aviation law*) atau hukum navigasi udara (*air navigation law*) atau hukum transportasi udara (*air transportation law*) atau hukum penerbangan (*aerial law*) atau hukum aeronautika (*aeronautical law*) atau udara-aeronautika (*air-aeronautical law*) saling bergantian tanpa dibedakan satu terhadap yang lain. Istilah-istilah *aviation law*, *air navigation law*, *air transportation law*, *aerial law*, *aeronautical law*, atau *air-aeronautical law*, pengertiannya lebih sempit dibandingkan dengan pengertian *air law*.

Kadang-kadang menggunakan istilah *aeronautical law* terutama dari bahasa Romawi. Dalam bukunya Nicolas Matteesco Matte menggunakan istilah *Air- Aeronautical Law*, sedangkan dalam praktik pada umumnya menggunakan istilah *air law*, tetapi dalam hal-hal tertentu menggunakan *aviation law*. Pengertian *air law* lebih luas sebab meliputi berbagai aspek hukum konstitusi, administrasi, perdata, dagang, komersial, pidana, publik, pengangkutan, manajemen dan lain-lain. Verschoor memberi definisi hukum udara (*air law*)

sebagai hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bangsa-bangsa di dunia.<sup>12</sup>

Definisi hukum udara menurut beberapa ahli hukum udara internasional adalah sebagai berikut:<sup>13</sup>

a. Diederiks-Verschoor

Hukum udara adalah hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bangsa-bangsa di dunia.

b. Nicholas de B. Katzenbach

Hukum udara internasional adalah sekumpulan peraturan-peraturan yang disusun tidak hanya oleh suatu negara, tetapi bersumberkan kepada perjanjian antara dua negara atau lebih. Dan perjanjian ini dapat tertulis atau terjadi karena adanya suatu pengertian bersama (*common understanding*) yang telah dikembangkan oleh sejarah sehingga menjadi semacam suatu kebiasaan yang umum diterima.

c. E. Pepin

Hukum udara adalah peraturan-peraturan mengenai sirkulasi penerbangan dan juga penggunaan pesawat udara serta hak dan kewajiban yang timbul karenanya.

---

<sup>12</sup> H.K. Martono. 2007. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. Halaman 1

<sup>13</sup> Baiq Setiani. "Definisi dan Sumber Hukum Udara", melalui <http://baiqsetiani.blogspot.co.id/2014/06/pengantar-hukum-udara-definisi-dan.html> diakses pada Senin, 17 Juli 2017. Pukul 15.50 wib.

d. Goedhuis

Hukum udara adalah hukum yang mengatur suatu situasi khusus dari kehidupan manusia dengan adanya rangkaian peraturan-peraturan yang berusaha menertibkan segala kejadian di ruang udara (*air space*) serta mengatur cara-cara memanfaatkan ruang udara sebagai objek bagi kepentingan penerbangan.

e. Priyatna Abdurrasyid

*Air Law is All kinds of law, regulations and customs connected with flight and all rights and obligation of human being as its executive, which are based on Treaties, Conventions and customs valid amongst nations concerning flight and the use of airspace.*<sup>14</sup>

Artinya : Hukum udara adalah segala macam undang-undang, peraturan-peraturan dan kebiasaan mengenai penerbangan serta segala hak dan kewajiban manusia sebagai pelaksanaannya yang disusun berdasarkan kepada perjanjian, kebiasaan dan hukum yang berlaku di antara negara dalam soal penerbangan dan penggunaan ruang udara.

## B. Sumber Hukum Udara Internasional

Di dalam Hukum Internasional, bentuk konkret dari sumber hukum internasional itu kita temukan dalam Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional (*Statute of International Court of Justice*) yang menyatakan<sup>15</sup>:

---

<sup>14</sup> Priyatna Abdurrasyid. 2011. *Mata Rantai Pembangunan Ilmu-Teknologi Dan Hukum Kedirgantaraan Nasional Indonesia*. Jakarta: Fikahati Aneska. Halaman 337

<sup>15</sup> Saefullah Wiradipraja. 2014. *Op. Cit.* Halaman 77

*“The Court, whose function is to decide in accordance with international law such disputes as are submitted to it, shall apply:*

- a. International conventions, whether general or particular, establishing rules expressly recognized by the contracting states;*
- b. International custom, as evidence of a general practice accepted as law;*
- c. The general principles of law recognized by civilized nations;*
- d. Subject to the provisions of Article 59 judicial decisions and the teachings of the most highly qualified publicists of the various nations, as subsidiary means for the determination of rules of law”.*

Penjelasan lebih lanjut mengenai bentuk konkret sumber hukum internasional yang berdasarkan kepada Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional yaitu:

#### 1. Perjanjian Internasional (*International Conventions*)

Perjanjian Internasional merupakan sumber hukum udara yang terbagi atas dua bagian, yaitu perjanjian bilateral dan perjanjian multilateral. Perjanjian bilateral adalah perjanjian yang hanya melibatkan dua negara. Contohnya adalah *Bilateral Air Transport Agreement*. Sedangkan perjanjian multilateral adalah perjanjian yang melibatkan lebih dari dua negara. Pada saat ini Indonesia telah mempunyai perjanjian angkutan udara internasional timbal balik (*bilateral air transport agreement*) tidak kurang dari 67 negara yang dapat digunakan sebagai

sumber hukum udara nasional dan internasional.<sup>16</sup> Contohnya antara lain yaitu : *Convention On International Civil Aviation 1944, Paris Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation 1919, Warsawa Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929, Convention of Offences and Certain Other Act Committee on Board Aircraft Signed at Tokyo 14 September 1963, Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air 1971.*

## 2. Hukum Kebiasaan Internasional (*International Customary Law*)

Menurut Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional, hukum kebiasaan internasional juga merupakan salah satu sumber hukum udara internasional publik. Di dalam hukum udara internasional publik juga dikenal adanya hukum udara kebiasaan internasional. Namun demikian, peran hukum kebiasaan internasional tersebut semakin berkurang dengan adanya konvensi internasional, mengingat hukum kebiasaan internasional kurang menjamin adanya kepastian hukum.<sup>17</sup> Pasal 1 Konvensi Paris 1919 menyatakan “*The high contracting parties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the air space above it territory*” merupakan salah satu hukum kebiasaan internasional dalam hukum udara internasional. Namun demikian, pasal tersebut telah diakomodasi dalam Konvensi Havana 1928 dan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944. Dalam perkembangan teknologi, tindakan suatu negara dapat merupakan hukum kebiasaan internasional tanpa adanya kurun waktu tertentu.

---

<sup>16</sup> H.K. Martono dan Amad Sudiro. 2012. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. Halaman 5

<sup>17</sup> *Ibid.*



### 3. Prinsip-Prinsip Hukum Umum (*General Principle of Law*)

Selain hukum udara kebiasaan internasional dan konvensi internasional sebagaimana dijelaskan di atas, asas umum hukum (*general principle or law recognized by civilized nations*) juga dapat digunakan sebagai sumber hukum udara internasional. Salah satu ketentuan yang dirumuskan dalam pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional adalah “*general principle or law recognized by civilized nations*” sebagai asas-asas yang telah diterima oleh masyarakat dunia dewasa ini sebagai sumber hukum udara internasional publik. Asas-asas tersebut antara lain:<sup>18</sup>

- 1) Prinsip *Bonafide*, itikad baik atau *good faith*, artinya segala perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.
- 2) *Pacta Sunt Servanda*, artinya apa yang diperjanjikan dalam perjanjian harus dipatuhi, ditaati karena perjanjian merupakan undang-undang bagi yang membuat.
- 3) *Abus de droit* atau *misbruik van recht*, maksudnya suatu hak tidak boleh disalahgunakan.
- 4) *Nebis in idem* artinya perkara yang sama tidak boleh diajukan ke pengadilan lebih dari sekali.
- 5) *Equality Rights*, maksudnya kesederajatan yang diakui oleh negara-negara di dunia.
- 6) Tidak boleh saling intervensi, kecuali atas persetujuan yang bersangkutan.

---

<sup>18</sup> *Ibid.* Halaman 6

- 7) *Non lequit* artinya hakim tidak dapat menolak dengan alasan tidak ada peraturan atau tidak ada hukum, karena hakim mempunyai hak untuk menciptakan hukum (yurisprudensi).

Asas-asas hukum yang tersebut diatas sebagian besar berasal dari *romawi* yang diterima sebagai kaidah hukum oleh masyarakat dunia pada umumnya dan merupakan dasar lembaga-lembaga hukum dari negara maju (*Civilized nations*). Asas-asas tersebut telah diterima sebagai sumber hukum dalam hukum internasional yang dapat juga berlaku terhadap hukum udara nasional maupun internasional. Asas-asas tersebut bersifat universal yang berarti juga berlaku terhadap hukum udara perdata internasional maupun hukum udara publik internasional.

#### 4. Sumber Hukum Tambahan <sup>19</sup>

- 1) Keputusan pengadilan dan pendapat para sarjana terkemuka di Dunia.

Berlainan dengan sumber hukum utama (primer) yang telah dibahas diatas, keputusan pengadilan dan pendapat para sarjana hanya merupakan sumber subsidier atau sumber tambahan. Artinya, keputusan pengadilan dan pendapat para sarjana dapat dikemukakan untuk membuktikan adanya kaidah hukum internasional mengenai suatu persoalan yang didasarkan atas sumber primer yakni perjanjian internasional, kebiasaan dan asas hukum umum.

- 2) Keputusan badan perlengkapan (organs) organisasi dan lembaga internasional.

---

<sup>19</sup> Mochtar Kusumaatmadja & Ety R Agoes. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Alumni. Halaman 150

- a) Pertumbuhan lembaga dan organisasi internasional dalam 50 tahun belakangan ini telah mengakibatkan timbulnya berbagai keputusan baik dari badan legislatif, eksekutif maupun yudikatif dari lembaga atau organisasi internasional itu yang tidak dapat diabaikan dalam suatu pembahasan tentang sumber hukum internasional, walaupun mungkin keputusan demikian belum dapat dikatakan merupakan sumber hukum internasional dalam arti yang sesungguhnya.
- b) Keputusan badan tersebut di atas sedikit-dikitnya dalam lingkungan terbatas yaitu di lingkungan lembaga atau organisasi internasional itu sendiri, melahirkan berbagai kaidah yang mengatur pergaulan antara anggota-anggotanya. Dalam hal lain keputusan itu mempunyai kekuatan mengikat yang meliputi beberapa negara, sedangkan ada juga keputusan jenis lain yang mempunyai pengaruh jauh lebih besar dari semestinya.

### **C. Prinsip-Prinsip Hukum Udara Internasional**

Prinsip-prinsip hukum udara internasional terkandung ataupun tertuang dalam Konvensi-konvensi Hukum udara Internasional yang dari waktu ke waktu berkembang. Konvensi-konvensi tersebut muncul dari konferensi Internasional yang dilakukan negara-negara didunia yang menganggap perlu adanya aturan-

aturan yang mengatur tentang ruang udara (*space*). Adapun prinsip-prinsip hukum udara internasional adalah sebagai berikut :<sup>20</sup>

### 1. Prinsip Kedaulatan Wilayah Negara

Negara berdaulat adalah negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik kedalam maupun keluar, namun demikian tetap harus memerhatikan hukum internasional serta sopan santun dalam pergaulan internasional lainnya. Sebagai negara berdaulat dapat menentukan bentuk negara, bentuk pemerintahan, organisasi kekuasaan kedalam maupun ke luar, mengatur hubungan dengan warga negaranya, mengatur penggunaan *public domain*, membuat undang-undang dasar beserta peraturan pelaksanaannya, mengatur politik ke luar negeri maupun dalam negeri, negara di luar negeri maupun dalam negeri, termasuk warga negara asing yang ada diwilayahnya, walaupun tidak mempunyai kewarganegaraan (*stateless*), mengatur wilayah darat, laut, maupun udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan maupun kegiatan sosial lainnya. Menurut Konvensi Montevideo Tahun 1933<sup>21</sup>, negara berdaulat memenuhi unsur-unsur penduduk tetap, pemerintahan yang diakui oleh rakyat, dapat mengadakan hubungan internasional, mempunyai wilayah darat, laut, maupun udara, walaupun persyaratan wilayah merupakan persyaratan mutlak untuk negara yang berdaulat.

---

<sup>20</sup> Ade Marbun. "Makalah Tentang Prinsip Udara Internasional dan Nasional", melalui <http://ademarbun.blogspot.co.id/2012/11/prinsip-antara-hukum-udara-nasional-dan.html> diakses pada Rabu, 19 Juli 2017. Pukul 13.20 wib.

<sup>21</sup> *Convention on the Right and Duties of States.*

Negara berdaulat melaksanakan prinsip yuridiksi teritorial (*territorial jurisdiction principle*) disamping prinsip-prinsip yuridiksi lainnya. Sampai saat ini belum ada konvensi internasional yang secara khusus mengatur wilayah suatu negara yang meliputi wilayah darat, laut maupun udara, namun demikian bukan berarti bahwa wilayah suatu negara tidak diatur, sebab dapat ditemukan diberbagai konvensi internasional yang memuat pengaturan wilayah kedaulatan di udara seperti Konvensi Paris 1919, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Hanava 1928, Konvensi Jenewa 1958, Konvensi PBB 1982 (UNCLOS), Konvensi Wina 1961 dan lain-lain. Contohnya dalam Konvensi Paris 1919 mengatur tentang kedaulatan suatu negara terhadap wilayah udaranya. Hal tersebut diatur dalam Pasal 1, yang merupakan pasal utama yang berbunyi “Para pengagung anggota konvensi mengakui bahwa setiap penguasa mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Pasal ini sebenarnya telah terbentuk berdasarkan hukum kebiasaan internasional yang terjadi sejak Inggris melakukan tindakan sepihak (*unilateral action*) dalam *The Aerial Navigation Act of 1911* yang diikuti oleh negara-negara di Eropa lainnya sampai berakhirnya perang dunia pertama 1918. *The Aerial Navigation Act of 1911* berisikan bahwa Inggris mempunyai kedaulatan penuh dan utuh atas ruang udara diatas wilayahnya (*Complete and exclusive sovereignty*). Berdasarkan tersebut Inggris mempunyai hak *The Aerial Navigation Act of 1911* cara mutlak mengawasi semua bentuk penerbangan pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer.

Prinsip kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara diatas daratan maupun perairan tersebut dicantumkan dalam pasal 1 konvensi Paris 1919 yang rumusannya :

*“The high contracting parties recognize that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory. For the purpose of the present Convention, the territory of a state shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent there to”.*

Pencantuman prinsip kedaulatan atas wilayah udara diatas daratan dan perairan tersebut sesuai dengan penugasan Komisi Navigasi Penerbangan Internasional. Komisi Navigasi Penerbangan tersebut diarahkan memasukkan prinsip kedaulatan negara diatas daratan maupun perairan dan yuridiksi diatas wilayah udaranya.

## 2. Prinsip Yuridiksi Ruang Udara

Yuridiksi ruang udara diatur dalam Bab II Pasal 3 dan 4 Konvensi Tokyo 1963. Menurut Pasal 3 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 yang mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan di dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara. Berdasarkan ketentuan tersebut ternyata bahwa Konvensi Tokyo 1963 telah sepakat adanya unifikasi yuridiksi. Menurut konvensi tersebut disepakati yang mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara. Unifikasi demikian sangat penting sekali untuk mencegah terjadinya *conflict of jurisdiction*, karena transportasi udara mempunyai karakteristik internasional yang tidak mengenal batas kedaulatan suatu negara, sekali terbang dapat melewati berbagai negara, sementara itu di dalam pesawat

udara dapat menimbulkan persaingan yuridiksi (*conflict of jurisdiction*). Sebagai ilustrasi adanya persaingan yuridiksi dalam transportasi udara dapat digambarkan penerbangan Garuda Indonesia di atas Swiss, dalam pesawat udara tersebut terjadi perkelahian antara penumpang warga negara Swedia dengan penumpang warga negara Norwegia. Penumpang warga negara Swedia membunuh penumpang warga negara Norwegia, sementara pesawat udara Garuda Indonesia tetap terbang di atas Swiss, Prancis, Spanyol, dan mendarat di Lisboa, Portugal. Dalam peristiwa perkelahian antara penumpang warga negara Norwegia tersebut menimbulkan *conflict of jurisdiction* yaitu Indonesia menuntut yuridiksi berdasarkan *territorial jurisdiction principle*, Swedia menuntut yuridiksi berdasarkan *active national jurisdiction principle*, Norwegia menuntut yuridiksi berdasarkan *passive national jurisdiction principle*, sedangkan Swiss, Prancis, Spanyol, dan Portugal menuntut berdasarkan *territorial jurisdiction principle*. Dari kasus tindak pidana dalam pesawat udara tersebut terdapat tujuh negara yang menuntut yuridiksi. Berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 yang mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara tersebut adalah Indonesia sebagai negara pendaftaran pesawat udara. Sebenarnya yang paling berhak mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana perkelahian tersebut adalah Swiss, Prancis, dan Spanyol berdasarkan *territorial jurisdiction principle*, tetapi sangat sulit untuk mengetahui dengan tepat dimana perkelahian tersebut terjadi, sebab pesawat udara terbang terus-menerus tanpa memerhatikan kedaulatan suatu negara.

### 3. Prinsip Tanggung Jawab

Terdapat beberapa sistem dan prinsip mengenai tanggung jawab, yaitu sistem warsawa, sistem Roma dan sistem Guatemala. Sistem Warsawa mempergunakan prinsip "*presumption of liability*" dan prinsip pada "*limitation of liability*" untuk kerugian pada penumpang, barang dan bagasi tercatat, sedangkan untuk kerugian pada bagasi tangan di pergunakan prinsip "*presumption of non-liability*" dan prinsip "*limitation of liability*". Prinsip-prinsip ini dipergunakan pula dalam ordonansi pengangkutan udara. Sistem Roma mempergunakan prinsip "*absolute liability*" dan prinsip "*limitation of liability*", sedangkan dalam sistem Guatemala dipergunakan prinsip "*Absolute liability*" dan prinsip "*limitation of liability*" untuk kerugian yang ditimbulkan pada penumpang dan bagasinya, tanpa membedakan antara bagasi tercatat dan bagasi tangan, bagi barang dipergunakan prinsip "*presumption of liability*" dan prinsip "*Limitation of liability*", sedangkan untuk kerugian karena keterlambatan dipergunakan prinsip prinsip-prinsip yang sama dengan untuk barang. Pada *liability Convention* tahun 1972 dipergunakan prinsip "*absolute liability*" apabila kerugian ditimbulkan di permukaan bumi dan prinsip "*Liability based on fault*" apabila kerugian di timbulkan benda angkasa atau orang didalamnya, yang diluncurkan oleh suatu Negara lain.

#### **D. Pengertian Air Defence Identification Zone (ADIZ)**

Keberadaan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) dapat ditelusuri sejak setengah abad silam dengan Amerika Serikat sebagai yang pertama mengadopsi ADIZ, memperluas ruang udara sampai ke laut lepas pada tahun 1950, kemudian



diikuti oleh Kanada di tahun 1951 (CADIZ). ADIZ yang didirikan oleh Amerika Serikat (dan Kanada) pada tahun 1950 menjadi pelopor dan contoh berbagai model ADIZ yang tersebar pada masa perang dingin.<sup>22</sup>

Ketika Perang Dingin berakhir, keberadaan ADIZ sempat diabaikan mengingat warga dunia berupaya menahan diri dalam rangka mempromosikan perdamaian serta meredakan ketegangan antara Timur-Barat. Dua dekade sebelumnya, ADIZ sendiri telah mulai kehilangan makna ketika rudal balistik antar benua (*Intercontinental Ballistic Missile* atau ICBM) berhasil diciptakan. Jika sebelumnya serangan udara dilakukan oleh pesawat tempur, keberadaan ICBM telah mengubah paradigma tersebut. Tragedi 11 September yang membangkitkan ADIZ dari mati suri. Dunia terperanjat melihat bagaimana pesawat sipil dapat diubah menjadi senjata. Mengingat pesawat yang dibajak melayani rute lokal, terbukti ancaman serangan udara tidak selalu berasal dari luar. ADIZ tidak diatur dalam magna carta hukum udara, yaitu Konvensi Chicago (*The Chicago Convention of 1944*) maupun konvensi internasional lain. Elaborasi lebih lanjut terhadap premis tersebut ialah penetapan ADIZ tidak atau belum dilarang oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Baik negara maju maupun negara berkembang, walaupun hanya sejumlah kecil yang telah menetapkan ADIZ, sepakat memandang instrumen ini sebagai perwujudan hak

---

<sup>22</sup>Zoltan Papp. 2015. "Air Defense Identification Zone (ADIZ) in the light of Public International Law". (Jurnal). Pazmany Peter Catholic University

untuk mempertahankan diri (*self-defense*) sebagaimana termuat dalam Piagam PBB.<sup>23</sup>

Merujuk Kepada Ketentuan Tambahan (*Annex*) 15 Konvensi Penerbangan Sipil Internasional definisi dari *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) adalah sebagai berikut : Wilayah udara khusus yang ditentukan dengan dimensi tertentu dimana pesawat udara diperlukan untuk mematuhi identifikasi khusus dan/atau melaporkan prosedur tambahan yang terkait dengan ketentuan dari Pemandu Lalu lintas Udara (ATS).<sup>24</sup>

Peter A. Dutton Seorang Professor di U.S Naval War College memberikan definisi dari 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”*<sup>25</sup>

Artinya : 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 menuju wilayah udara kedaulatan. Sementara definisi lain dari *Air Defence Identification Zone* menurut Pakar Keamanan Internasional Professor David A. Welch adalah :

*“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”*<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Ridha Aditya Nugraha. “Polemik Air Defense Identification Zone”, melalui [http://www.hukumonline.com/berita/593f6a57b4754\\_polemik-air-defense-identification-zone-oleh-ridha-aditya-nugraha](http://www.hukumonline.com/berita/593f6a57b4754_polemik-air-defense-identification-zone-oleh-ridha-aditya-nugraha) diakses pada Senin, 12 Juli 2017. Pukul 17.40 wib

<sup>24</sup> Annex 15 to the *Convention on International Civil Aviation: Aeronautical Information Services Fifteen Edition July 2016 Contents of Aeronautical Publication*. Halaman 1-2

<sup>25</sup> Peter A. Dutton. 2009. “*Caelum Liberam : Air Defense Identification Zone Outside Sovereign Airspace*”. (Jurnal). U.S. Naval War College.

Artinya : ADIZ didefinisikan sebagai daerah tambahan yang melampaui teritorial negara dimana pesawat udara tak dikenal dapat ditanyai, dan apabila dibutuhkan dapat diintersep untuk diidentifikasi sebelum melintas ke dalam wilayah udara kedaulatan.

### E. Kedaulatan Udara di Wilayah Negara Indonesia

Hakikat dan fungsi kedaulatan dalam masyarakat internasional perlu dijelaskan mengingat pentingnya peran negara dalam masyarakat dan hukum internasional dewasa ini. Menurut sejarah, asal kata kedaulatan yang dalam bahasa Inggris dikenal dengan istilah *sovereignty* berasal dari kata latin *superanus* berarti yang teratas. Negara dikatakan berdaulat atau *sovereign* karna kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara. Bila dikatakan bahwa negara itu berdaulat, dimaksudkan bahwa negara itu mempunyai kekuasaan tertinggi.<sup>27</sup> Negara berdaulat adalah negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (supreme authority) bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya ke dalam maupun ke luar, namun demikian tetap harus memperhatikan hukum internasional serta sopan santun dalam pergaulan internasional lainnya.<sup>28</sup>

Kedaulatan negara atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh, termasuk untuk ruang udaranya. Sifat utuh dan penuh atas ruang udara berbeda dengan sifat kedaulatan yang ada pada wilayah laut. Sifat kedaulatan ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas pihak asing karena sifatnya tertutup. Sifat

---

<sup>26</sup> David A. Welch. "What's an ADIZ?", melalui <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2013-12-09/whats-adiz> diakses pada Senin, 12 Juli 2017. Pukul 16.30 wib.

<sup>27</sup> Mochtar Kusumaatmaja & Ety R. Agoes. 2003. *Op. Cit.* Halaman 16.

<sup>28</sup> H.K Martono & Amad Sudiro. 2012. *Op. Cit.* Halaman 253

tertutup ruang udara nasional dapat dipahami mengingat udara merupakan media gerak yang sangat rawan ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan negara kolong.<sup>29</sup>

Secara hukum internasional (khususnya hukum udara) dan berlandaskan kepada doktrin kedaulatan, setiap negara berhak mengatur segala sesuatunya yang berkaitan dengan keamanan negaranya, keamanan penerbangan bagi setiap penerbangan udara di wilayahnya (Pasal 12 Konvensi Chicago 1944).<sup>30</sup> Sebagai negara yang berdaulat, Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udara, Sesuai Konvensi Chicago 1944, dalam pasal I dinyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya.

Pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorial, adalah : (1). Setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udara nasionalnya; (2). Tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Yanyan Mochamad Yani, dkk. 2017. *Langit Indonesia Milik Siapa?* Jakarta: Elex Media Komputindo. Halaman 15

<sup>30</sup> Agus Pramono. 2011. *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bogor: Ghalia Indonesia. Halaman 13

<sup>31</sup> Gerald Theodorus L.Toruan. "Kedaulatan Negara di Ruang Udara Dalam Hubungan Dengan Pertahanan Negara Kesatuan Republik Indonesia". Melalui <http://thetoruan85.blogspot.co.id/2011/10/kedaulatan-negara-di-ruang-udara-dalam.html> di akses pada Selasa, 25 Juli 2017 pukul 14.10 wib.

Menurut Undang-Undang No.43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara mempunyai kedaulatan atas wilayahnya untuk dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Ruang wilayah negara meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara. Pasal 5 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, menyebutkan negara Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia.

Sebagaimana diketahui bahwa ruang udara nasional adalah merupakan salah satu sumber daya alam yang terdapat di udara, dan sekaligus merupakan wilayah nasional sebagai wadah atau ruang/media, tempat Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) melaksanakan kedaulatan, hak berdaulat dan yuridikasinya. Indonesia sebagai negara berdaulat, memiliki kedaulatan yang penuh dan utuh terhadap ruang udara di atas wilayah NKRI, sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Hal ini dinyatakan dalam pasal 4 Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan dan penjelasannya.<sup>32</sup>

Pemanfaatan wilayah udara merupakan implementasi dari kedaulatan Negara Republik Indonesia yang utuh dan eksklusif atas ruang udaranya, yang memuat tatanan ruang udara nasional, penyelenggaraan pelayanan, personel dan fasilitas navigasi penerbangan, serta pengaturan tentang tata cara navigasi,

---

<sup>32</sup> Puspen TNI. "Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Ruang Udara Nasional", melalui <http://www.tni.mil.id/view-3001-penegakan-kedaulatan-dan-hukum-di-ruang-udara-nasional.html> di akses pada Selasa, 25 Juli 2017 pukul 14.15 wib.

komunikasi penerbangan, pengamatan dan larangan mengganggu pelayanan navigasi penerbangan, termasuk pemberian sanksi.<sup>33</sup>

Tatanan ruang udara nasional ditetapkan untuk mewujudkan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang andal dalam rangka keselamatan penerbangan dengan mengacu pada peraturan nasional dan regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*) yang terkait dengan penetapan dan penggunaan ruang udara.

Wilayah Ruang Udara Indonesia terbentang dari 94° 58' 21" BT- 141° 01' 10" BT dan 6° 04' 30" LU – 11° 00' 36" LS<sup>34</sup> meliputi :

a. Batas Wilayah Udara Secara Horizontal

Penulis belum menemukan sikap Indonesia mengenai batas wilayah udara secara horizontal, namun demikian sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, penulis menafsirkan bahwa batas wilayah udara secara horizontal mengacu pada Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 yaitu diatas laut teritorial sampai ketinggian tidak terbatas sebagaimana ditafsirkan oleh Mahkamah Internasional (*Permanent Court of International Justice*) serta mengingat posisi Indonesia di khatulistiwa dan salah satu peserta Deklarasi Bogota 1976.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Penjelasan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>34</sup> Afan Sena. "Kedaulatan Udara Indonesia", melalui <http://angkasena.blogspot.co.id/2008/05/ruang-udara-indonesia.html> di akses pada Rabu, 12 Juli 2017 pukul 16.10 wib

<sup>35</sup> H.K Martono & Amad Sudiro. 2012. *Op. Cit.* Halaman 258

Gambar 1  
Wilayah Kedaulatan Udara Republik Indonesia<sup>36</sup>



#### b. Batas Wilayah Udara Secara Vertikal

Di Indonesia wilayah udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tidak secara tegas mengatur kedaulatan di udara, namun demikian bukan berarti bahwa Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tidak mengatur sama sekali kedaulatan di udara, karena hal itu dapat disimpulkan dari berbagai pasal antara lain Pasal 1 huruf (c) yang mengatur wilayah untuk keperluan penerbangan, Pasal 8 mengatur pengangkutan udara niaga. Di dalam dunia penerbangan di samping wilayah udara berdasarkan kedaulatan (*sovereignty*) juga dikenal adanya wilayah penerbangan untuk keperluan operasi penerbangan. Wilayah penerbangan

<sup>36</sup> Militer Hankam. "Sebagian Wilayah Indonesia masih dikuasai Singapura" melalui <http://www.militerhankam.com/2015/07/sebagian-ruang-udara-indonesia-masih.html> di akses pada Kamis, 10 Agustus 2017 pukul 10.10 wib.

di Indonesia terdiri atas *Flight Information Region (FIR)*, *Upper Information Region (UIR)*, dan lain-lain. Wilayah udara ditetapkan berdasarkan pertimbangan keamanan (*national security*) sedangkan wilayah penerbangan berdasarkan keselamatan penerbangan (*safety consideration*) yang disepakati secara internasional berdasarkan keputusan *Regional Air Navigation (RAN) Meeting* di Bangkok setiap sepuluh tahun sekali, di mana Indonesia ikut menentukan, karena itu kadang-kadang dapat terjadi wilayah kedaulatan udara tidak sejalan dengan wilayah penerbangan.

Berbeda dengan Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 yang tidak secara tegas mengatur wilayah udara, di dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 secara tegas mengatur wilayah udara. Menurut Pasal 4 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia. Berdasarkan ketentuan tersebut Pemerintah Republik Indonesia berhak melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, keselamatan penerbangan dan ekonomi nasional.

Berdasarkan kewenangan tersebut di atas, Pemerintah Republik Indonesia menetapkan kawasan udara terlarang untuk kepentingan pertahanan dan keselamatan penerbangan. Pesawat udara Indonesia maupun pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang, terhadap pesawat udara yang melanggar tersebut dapat dipaksa untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara di dalam Wilayah Republik Indonesia.



Wilayah udara juga diatur dalam Bab IV dari Pasal 5 sampai dengan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Menurut bab tersebut, Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan di wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas, pesawat udara Indonesia maupun pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang tersebut, namun larangan tersebut dapat bersifat permanen dan menyeluruh. Di samping itu, ada kawasan wilayah udara yang hanya dapat digunakan oleh pesawat udara negara (*state aircraft*).

Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 maupun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, tidak ada pengaturan batas wilayah udara secara vertikal, karena itu dalam praktik mengikuti hukum kebiasaan internasional sebagaimana dijelaskan di atas. Berdasarkan praktik hukum kebiasaan internasional tersebut, maka kedaulatan Republik Indonesia secara vertikal juga tergantung pada kemampuan Indonesia mempertahankan kedaulatan di udara.<sup>37</sup>

Ruang udara merupakan wilayah kedaulatan, maka menjadi tanggung jawab negara dan diberikan kewenangan kepada pemerintah. Bagi Indonesia telah menjadi prinsip dasar sebagaimana diamanatkan dalam UUD 1945. Oleh sebab itu

---

<sup>37</sup> H.K Martono & Amad Sudiro. 2012. *Op. Cit.* Halaman 258

pemerintah memegang hak dan kewajiban terhadap kegiatan dan usaha yang dilakukan di ruang udara nasional.<sup>38</sup>

*Flight Information Region (FIR)* adalah sebagai pembagian wilayah udara yang bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh negara negara yang tergabung dalam *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. *FIR* dan *UIR* merupakan wilayah untuk keperluan operasi penerbangan dan merupakan media ruang gerak yang didasarkan pertimbangan keselamatan penerbangan.

Pembagian wilayah *FIR* sering tidak mengacu kepada wilayah udara negara yang berdaulat sehingga sering berbenturan dengan kedaulatan suatu negara. Dasar hukum *Flight Information Region* terdapat dalam Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 dan *Annex 11* Konvensi Chicago 1944, yang berbunyi :

*“undertakes, so far as it may find practicable, to provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention”.*

Artinya : Melakukan, sejauh itu mungkin dapat dilaksanakan, untuk menyediakan, di wilayahnya, bandara, layanan radio, jasa meteorologi dan fasilitas navigasi udara lain untuk memudahkan navigasi udara internasional, sesuai dengan standar dan praktek yang direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu , sesuai dengan konvensi ini.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Fakultas Hukum Unpatti. “FIR (*Flight Information Region*) Di Wilayah Udara Indonesia”, melalui [fhukum.unpatti.ac.id/hkm-internasional/358-fir-flight-information-region](http://fhukum.unpatti.ac.id/hkm-internasional/358-fir-flight-information-region) diakses pada Senin, 17 Juli 2017 pukul 10.00 wib.

<sup>39</sup>Rizky Rizwan Matondang. “Pelanggaran Hukum Atas Wilayah Udara Dengan Masuknya Pesawat Asing Dalam Perspektif Hukum Internasional” (Skripsi) Program Strata Satu, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.

Mengenai kedaulatan wilayah di udara, tidak terlepas dari pengaturan ruang udara (*airspace*) di atas wilayah teritorial yang disebut *Flight Information Region* (FIR). Berdasarkan hukum internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 1, Pasal 2 Konvensi Chicago 1944, Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 dan pasal 2.1.1 Annex 11 Konvensi Chicago 1944, Rekomendasi dalam Annex 11 tersebut, Pasal 2 UNCLOS yang telah diratifikasi Indonesia berdasarkan UURI No.17 Tahun 1985 dan pasal 3 UNCLOS, pelayanan FIR di atas kedaulatan suatu negara dapat didelegasikan kepada negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional lainnya.<sup>40</sup>

Indonesia sendiri mendelegasikan pelayanan FIR kepada Singapura. Masalah pengelolaan ruang udara mulai muncul di Indonesia pada tahun 1946. Ketika itu Indonesia yang baru merdeka dari penjajahan Belanda, tidak hadir dalam pertemuan Navigasi Udara Regional, *Regional Air Navigation* (RAN), yang diselenggarakan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*). Akhirnya berdasarkan pertemuan tersebut, Indonesia harus menerima kenyataan pahit, yaitu pembagian *Flight Information Region* (FIR), yang menyatakan bahwa ATC Singapura berhak mengontrol wilayah udara Kepulauan Riau (Kepri). Keputusan ICAO pada waktu itu berdasarkan pada ketentuan Annex 11 Konvensi Chicago 1944, di mana Indonesia harus mendelegasikan ruang udaranya karna dianggap belum mampu untuk mengontrol wilayah udaranya sendiri.

---

<sup>40</sup> H.K Martono & Amad Sudiro. 2012. *Op. Cit.* Halaman 266

Pada 1993, dalam pertemuan RAN III di Bangkok, pemerintah Indonesia mengusulkan agar penguasaan FIR oleh Singapura dikembalikan kepada Indonesia. Namun, sidang ICAO memutuskan masalah itu dapat diselesaikan secara bilateral. Padahal, faktanya sejak 1946 sampai saat itu, Indonesia belum pernah menandatangani (penyetujui-pen) perjanjian dalam sidang ICAO tersebut. Barulah pada 21 September 1995, Pemerintah Indonesia menandatangani kesepakatan mengenai penyusunan batas FIR Singapura dan FIR Jakarta dengan Pemerintah Singapura. Kesepakatan itu kemudian diperkuat dengan disahkannya Keputusan Presiden No.7/1996 tentang Pengesahan *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*.<sup>41</sup>

Wilayah udara Indonesia yang masuk penguasaan FIR Singapura adalah Sektor A, B dan C yang berada di langit Kepri. Dengan demikian, pengaturan lalu lintas atau navigasi penerbangan *Air Traffic Controller* (ATC) di wilayah itu dilakukan oleh Singapura, termasuk Bandara Internasional Hang Nadim, Batam. Klausul tersebut mengacu kepada Standar ICAO, yang juga ditindaklanjuti dengan perjanjian bilateral Indonesia dengan Singapura. Namun, ATC Bandara Hang Nadim tidak memiliki otoritas mengatur ruang udara. ATC Bandara Hang Nadim hanya berwenang mengatur lalu lintas penerbangan di bawah 3.000 kaki atau sekitar 914,4 meter.

---

<sup>41</sup> Chappy Hakim. 2012. *Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia?*. Jakarta: Red & White Publishing. Halaman 186

Walaupun sebagian wilayah udara Indonesia masuk ke dalam FIR Singapura, pendelegasian ini tidak termasuk pendelegasian terhadap kedaulatan negara. Hal ini didasarkan atas Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang mengutip dari Pasal Konvensi Paris tahun 1919 yang berbunyi, “*The high contracting States recognize that over power has complete and exclusive over the airspace above its territory.*” Dengan demikian dapat diartikan bahwa ruang udara di wilayah suatu negara tetap merupakan wilayah kedaulatan udara pada negara tersebut dan bukan sebagai wilayah bebas untuk dilalui oleh penerbangan internasional. Oleh karena itu, kewenangan penegakan hukum atas wilayah Indonesia yang masuk ke dalam FIR Singapura apabila terjadi pelanggaran kedaulatan, tetap mengikuti yurisdiksi negara yang memiliki wilayah tersebut, yaitu Indonesia.

Keberadaan FIR Singapura dalam pelaksanaannya telah banyak menimbulkan kendala, baik dari penerbangan sipil Indonesia maupun pelaksanaan operasi dan penegakan hukum di wilayah sekitar Tanjung Pinang dan Natuna yang dilaksanakan baik oleh Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) melalui satuan yang berada dibawah jajarannya, yakni Komando Sektor 1 (Kosek 1) dan juga oleh TNI AL yang melaksanakan Operasi Maritim karena pengendalian ruang udara tersebut ada pada *Air Traffic Control* Singapura (ATC Singapura).<sup>42</sup>

Dalam rangka menyelenggarakan kedaulatan negara atas wilayah udara nasional, pemerintah mempunyai wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, serta

---

<sup>42</sup> *Ibid.* Halaman 188

keselamatan penerbangan. Sesuai dengan pasal 66 ayat 1 PP No.3 Tahun 2001, disebutkan bahwa untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan, ditetapkan Kawasan Udara Terlarang (*Prohibited Area*), Kawasan Udara Terbatas (*Restricted Area*) dan Kawasan Udara Berbahaya (*Danger Area*).

Kawasan Udara Terlarang adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, di mana pesawat udara dilarang terbang melalui ruang udara tersebut karena pertimbangan pertahanan dan keamanan negara, serta keselamatan penerbangan. Kawasan Udara Terbatas adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, karena pertimbangan pertahanan dan keamanan atau keselamatan penerbangan atau kepentingan umum, berlaku pembatasan penerbangan bagi pesawat udara yang melalui ruang udara tersebut. Sedangkan Kawasan Udara Berbahaya adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, yang sewaktu-waktu terjadi aktivitas yang membahayakan penerbangan pesawat udara.<sup>43</sup> Berdasarkan *Aeronautical Information Publication* (AIP) Indonesia, ditetapkan bahwa area yang menjadi area udara terlarang hanya WRP 23 Balikpapan Flare.

Menurut Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara, Indonesia melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara, karena itu pemerintah dapat menetapkan zona larangan atau pembatasan terbang. Semua pesawat udara

---

<sup>43</sup> Puspen TNI. "Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Ruang Udara Nasional", melalui <http://www.tni.mil.id/view-3001-penegakan-kedaulatan-dan-hukum-di-ruang-udara-nasional.html> di akses pada Selasa, 25 Juli 2017 pukul 14.15 wib.

nasional maupun asing dilarang terbang, di atas zona larangan atau pembatasan terbang. Bilamana terdapat pesawat udara yang melanggar zona larangan atau pembatasan terbang, personel lalu lintas udara juga memperingatkan agar pesawat udara tersebut meninggalkan zona larangan atau pembatasan terbang.

Personel lalu lintas udara juga menginformasikan adanya pesawat udara yang melanggar zona larangan ataupun pembatasan terbang kepada aparat yang bertugas di bidang pertahanan negara. Dalam hal peringatan dan perintah untuk mendarat tidak ditaati, maka dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara (*state aircraft*) untuk ke luar wilayah Indonesia atau zona larangan atau pembatasan terbang untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara terdekat, kemudian awak pesawat udara beserta muatannya diperiksa untuk disidik sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> H.K Martono & Amad Sudiro. 2012. *Op. Cit.* Halaman 260

## BAB III

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Ketentuan *Air Defence Identification Zone* Menurut Hukum Internasional

##### 1. Latar Belakang Penetapan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ)

Setiap Negara akan selalu berupaya melaksanakan pertahanan/bela diri (*Self Defence*) dan pengawasan terhadap kondisi keamanan di wilayah udaranya dari berbagai bentuk ancaman. Hal inilah yang melatarbelakangi negara membuat/menetapkan ADIZ. Kawasan ADIZ tersebut dapat ditetapkan merentang jauh keluar sampai ratusan kilometer di wilayah udara bebas sesuai dengan kepentingan negara dalam upaya mendeteksi bahaya-bahaya yang mungkin datang dari udara. Ada 6 hal yang menjadi unsur utama dalam melatarbelakangi penetapan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) yaitu: <sup>45</sup>

##### a. *Protecting National Security* (Melindungi Keamanan Nasional)

*The protection of national security is the fundamental objective of ADIZs under U.S. law, This objective is consistent with the right to self-defense under customary international law, as well as the right to self-defense set forth in the UN Charter. As a form of self-defense, ADIZs are limited by the principles of necessity and proportionality.*

Artinya : Melindungi keamanan nasional adalah tujuan dasar dari ADIZ, terutama dibawah hukum yang berlaku di Amerika sebagai negara yang menerapkan ADIZ untuk pertama kali. Tujuan ini sesuai dengan hak membela diri (*Self-defense*) dalam hukum kebiasaan internasional,

---

<sup>45</sup> Roncevert Almond. 2016. "*Clearing the Air Above the East China Sea: The Primary Elements of Aircraft Defense Identification Zone*". (Jurnal). Harvard National Security



sebagaimana hak untuk membela diri yang tercantum dalam Piagam PBB (*UN Charter*). Sebagai bentuk pertahanan diri, ADIZ terbatas kepada prinsip keadaan mendesak dan keseimbangan.

b. *Regulating Entry Into National Airspace* (Mengatur Jalan Masuk Menuju Wilayah Udara Nasional)

*The second fundamental characteristic of ADIZs is that the zones can only be legally established to regulate entry into the national airspace. This element is reflected in U.S. practice with regard to ADIZ and is consistent with the well-established principle of exclusive sovereignty under international law. International law further refines the principle of exclusive sovereignty as it relates to traffic rights in national airspace and waters. The Chicago Convention codifies the right to exclusive sovereignty and authorizes the establishment of rules for the admission of aircraft into the national airspace. UNCLOS affirms the right to exclusive sovereignty and permits actions to prevent unauthorized aircraft from entering national airspace.*

Artinya : Unsur kedua yang khas dari ADIZ adalah bahwa zona ini telah dibenarkan menurut hukum untuk mengatur jalan masuk menuju wilayah udara nasional. Unsur ini tercermin dalam praktik negara Amerika Serikat yang menghormati ADIZ yang sesuai dan berkedudukan kuat pada prinsip kedaulatan eksklusif dalam hukum internasional. Hukum internasional lebih lanjut juga mengatur prinsip dalam kedaulatan eksklusif yang memberi hak untuk mengatur lalu lintas dalam wilayah udara dan perairan nasional. Dalam hal ini Konvensi Chicago mengkodifikasi dan mengatur aturan mengenai hak atau izin masuk menuju wilayah udara nasional sedangkan UNCLOS juga menegaskan tentang hak kedaulatan eksklusif dan mengizinkan tindakan pencegahan terhadap pesawat udara yang akan memasuki wilayah udara nasional.

c. *Administration Through Aircraft Identification and Control Procedures*

(Sebagai Kegiatan Identifikasi Pesawat Udara dan Prosedur Pengendalian)

*States administer ADIZs through procedures designed to locate, identify, and control aircraft within the zones. To this end, the United States ADIZ rules include the use of flight plans, position reports, two-way communication via transponder and radio, and special air traffic instructions. International law also provides rules for the identification and control of aircraft in international airspace, and specific procedural requirements for the establishment of ADIZs. ICAO standards proscribe rules for the identification, location, and control of civil aircraft over the high seas. States may also take responsibility for providing air traffic services in regions of international airspace, but this functional responsibility does not create sovereignty or security rights.*

Artinya: Negara penerap ADIZ melakukan prosedur tertentu dengan maksud untuk melacak, mengidentifikasi dan mengendalikan pesawat udara dalam zona. Sampai saat ini peraturan ADIZ negara Amerika Serikat menambahkan syarat penggunaan rencana penerbagan (*flight plans*), laporan posisi, komunikasi dua arah melalui radio dan transponder dan instruksi khusus lainnya dari pemandu lalu lintas udara. Hukum Internasional juga menetapkan aturan yang mengatur tentang identifikasi dan pengendalian pesawat udara di wilayah udara internasional, dan prosedur khusus lebih lanjut juga dibutuhkan dalam penerapan ADIZ. Aturan standar ICAO melarang kegiatan identifikasi, menempatkan dan mengatur pesawat udara sipil di atas laut lepas. Negara mungkin ada yang mengambil tanggung jawab untuk mengatur kegiatan lalu lintas udara dalam daerah wilayah udara internasional, namun fungsi dari tanggung jawab ini bukan untuk menciptakan kedaulatan ataupun hak-hak keamanan.

d. *Application to All Aircraft Regardless of Civil or State Character*

(Diterapkan Terhadap Seluruh Pesawat Udara Menghiraukan Karakteristik Sipil atau Negara)

*States purport to apply ADIZs to all aircraft regardless of their character. In the case of U.S. state practice, ADIZ requirements apply broadly to all aircraft, except for U.S. military and law enforcement aircraft. This is a departure from the standard regulation of aviation under international law, which typically distinguishes between civil and state aircraft.*

Artinya : Negara memaksudkan penggunaan ADIZ kepada seluruh pesawat udara tanpa melihat karakteristiknya, Namun dalam penerapan ADIZ negara Amerika Serikat, persyaratan berlaku untuk semua pesawat udara kecuali untuk pesawat-pesawat udara militer Amerika dan penegak hukum. Hal ini berangkat dari aturan standard regulasi penerbangan dalam hukum internasional yang membedakan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara negara (*state aircraft*)

e. *Enforcement Through Interception* (Penegakan Pencegatan)

*The chief means of enforcing ADIZs is through the threat of or actual interception of aircraft. Interception involves a series of actions and maneuvers by the intercepting aircraft to track, identify, and communicate with the intercepted aircraft. States also use interceptions to return aircraft to a planned track, direct aircraft beyond the boundaries of a national airspace, guide aircraft away from a prohibited areas or instruct aircraft to effect a landing at a designated aerodrome. Underlying interceptions is the threat of force against non-compliant aircraft.*

Artinya : Tujuan utama dari penerapan ADIZ adalah untuk menghadapi ancaman dan melakukan tindakan pencegahan yang tepat terhadap pesawat udara. Pencegatan melibatkan rangkaian tindakan-tindakan dan manuver dari pesawat udara pencegat untuk melacak, mengidentifikasi dan berkomunikasi dengan pesawat yang dicegat. Negara juga dapat

melakukan pencegahan untuk mengembalikan pesawat udara menuju jalur yang telah ditentukan, mengusir pesawat udara menuju batas wilayah udara negara, membimbing pesawat udara menjauh dari daerah terlarang atau menginstruksikan pesawat udara untuk melakukan pendaratan pada pangkalan udara yang ditentukan. Pokok utama dari pencegahan sendiri ialah menghadapi ancaman dari pesawat udara yang tidak tunduk.

- f. *Extensive Temporal And Geographical Scope* (Mencakup Geografis yang Luas dan Bersifat Sementara)

*ADIZs have extensive temporal and geographic scope. Under U.S. practice, ADIZs form near-permanent buffer zones that stretch hundreds of miles beyond the edge of the territorial sea. International law establishes important limitations on the scope and jurisdiction claimed in conjunction with the zones. In accordance with customary international law, ADIZs must have a scope that is necessary and proportionate to the imminent or actual threat presented. Furthermore, ADIZs must not unduly interfere with high seas freedoms or exceed the limited functional jurisdiction of coastal states in maritime zones under UNCLOS. ADIZs are not a prescriptive means of advancing claims to international airspace or disputed territory.*

Artinya : ADIZ memiliki cakupan geografis yang luas dan bersifat sementara. Dalam praktik negara Amerika Serikat bentuk ADIZ sebagai daerah penyangga yang merentang hingga ratusan mil dari batas laut teritorial. Hukum Internasional menentukan batas-batas penting dalam bagian dan klaim yuridiksi yang berhubungan dengan zona tersebut. Sesuai dengan hukum kebiasaan internasional, ADIZ harus memiliki bagian yang diperlukan dan sebanding dengan ancaman yang dekat atau terlihat nyata. Selanjutnya ADIZ diharapkan untuk tidak terlalu bertentangan dengan kebebasan di laut lepas atau melampaui yuridiksi

terbatas pada negara pantai berdasarkan UNCLOS. ADIZ juga bukan suatu tata cara yang dimaksudkan untuk mempercepat klaim terhadap ruang udara internasional atau mempertengkarkan wilayah teritorial.

## 2. Dasar Hukum Penetapan Air *Defence Identification Zone* (ADIZ)

Pada tahun 1951 *Cooper* telah mengajukan pendiriannya bahwa kedaulatan negara itu ditentukan oleh kemampuan negara-negara yang bersangkutan untuk menguasai ruang yang ada di atas wilayahnya. *Cooper* menyatakan :

*“....in the absence of international agreement, that the territory of every state extends upward as far into space as it is physically and scientifically possible for any one state to control the regions of space directly above it”*

*46*

Teori *Cooper* ini telah dipergunakan oleh Amerika Serikat dan Kanada dengan ADIZ dan CADIZ. Usaha-usaha Amerika Serikat dan Kanada yang menetapkan beberapa bagian dari Lautan Pasifik dan Lautan Atlantik sebagai daerah kemanan yang disebut dengan ADIZ dan CADIZ sebenarnya bertitik tolak kepada pengamanan negaranya dari usaha gangguan keamanan yang mungkin tiba-tiba terjadi.

*Air Defence Identification Zone* (ADIZ) dibentuk atas dasar keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara bagi suatu negara, dimana zona tersebut pada umumnya terbentang mulai dari wilayah teritorial negara yang bersangkutan hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang berbatasan

---

<sup>46</sup> Priyatna Abdurrasyid. 2003. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta. Fikahati Aneska. Halaman 103

dengan negara tersebut. Pada dasarnya ADIZ merupakan sarana penunjang sistem pertahanan udara nasional. Dasar hukum pendirian ADIZ adalah asas bela diri (*self defence*) yang diakui dalam Pasal 51 Piagam PBB. Hak negara untuk menggunakan senjata untuk mempertahankan diri dari kekuatan dari luar (negara lain) didasarkan kepada hukum kebiasaan internasional (*customary international law*). Hak untuk membela diri yang dimaksud dalam piagam PBB pada hakekatnya memang merupakan sesuatu hak yang melekat. Ketentuan dalam Pasal 51 piagam PBB tersebut bukan semata-mata menciptakan hak tetapi secara eksplisit hak membela diri itu memang diakui menurut prinsip-prinsip Hukum Internasional. Hak untuk membela diri yang diatur dalam piagam PBB pasal 51. Pasal itu berbunyi:

*“Nothing in the present Charter shall impair the inherent right of individual or collective self defence if an armed attack occurs against a Member of the United Nations, until the Security Council has taken measures necessary to maintain international peace and security. Measures taken by Members in the exercise of this right of self-defence shall be immediately reported to the Security Council and shall not in any way affect the authority and responsibility of the Security Council under the present Charter to take anytime such action as it deems necessary in order to maintain or restore international peace and security.”*

Artinya : Tidak ada suatu ketentuan dalam Piagam ini yang boleh merugikan hak perseorangan atau bersama untuk membela diri apabila suatu serangan bersenjata terjadi terhadap suatu Anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa, sampai Dewan Keamanan mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk memelihara perdamaian serta keamanan internasional. Tindakan- tindakan yang diambil oleh Anggota-anggota dalam melaksanakan hak membela diri ini harus segera dilaporkan kepada Dewan Keamanan dan dengan cara bagaimanapun tidak dapat

mengurangi kekuasaan dan tanggung jawab Dewan Keamanan menurut Piagam ini untuk pada setiap waktu mengambil tindakan yang dianggap perlu untuk memelihara atau memulihkan perdamaian serta keamanan internasional.

Meskipun redaksional hak membela diri (*self defence*) tersirat dalam bunyi pasal tersebut, namun dalam *travaux preparatoires* dinyatakan bahwa hak tersebut merupakan sesuatu yang melekat (*inherent*). Bunyi pasal 51 memang tidak menyebutkan cara yang dapat dilakukan untuk melaksanakan hak membela diri. Pasal ini sering dikaitkan dengan hak untuk menggunakan kekerasan bersenjata secara terbatas. Higgins misalnya berpendapat bahwa piagam PBB telah memberikan izin terbatas atas penggunaan kekerasan bersenjata dalam kerangka hak membela diri baik secara individual maupun kolektif. PBB juga mempertimbangkan bahwa tindakan itu dapat menjadi sebuah mekanisme untuk menuntut hak hukum serta mencapai keadilan sosial dan politik. Beberapa sarjana hukum internasional dan juga praktek-praktek Negara telah menafsirkan hak membela diri tersebut dengan meluaskan maknanya menjadi melindungi diri (*self preservation*). Bowett misalnya mengatakan bahwa pasal 51 diartikan hak untuk membela diri bukan membatasinya. Menurutnya tidak ada hubungan antara serangan bersenjata dengan hak membela diri. Tidak ada negara yang dapat menunggu hingga ada serangan bersenjata baru dapat membela diri. 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 Airspace* yang mengakui keberadaan ADIZ suatu Negara.

Selain itu, dasar hukum pendirian ADIZ adalah praktek internasional yang telah menjadi hukum kebiasaan internasional (*customary international law*). Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional menyebutkan Hukum kebiasaan internasional merupakan salah satu sumber hukum yang diakui oleh negara-negara pada umumnya. Hukum kebiasaan berasal dari praktek negara-negara melalui sikap dan tindakan yang diambil terhadap suatu persoalan. Bila suatu negara mengambil suatu kebijakan dan kebijakan tersebut diikuti oleh negara-negara lain dan dilakukan berkali-kali serta tanpa adanya protes atau tantangan dari pihak lain maka secara berangsur-angsur terbentuklah suatu kebiasaan.<sup>47</sup>

### 3. ADIZ sebagai bentuk lain dari Zona Tambahan (Contiguous Zone) dalam Rezim Hukum Laut

Zona Tambahan (*contiguous zone*) secara tradisional adalah bagian dari laut lepas, tetapi negara-negara dapat melakukan fungsi-fungsi tertentu di dalam zona tersebut. Adapaun defenisi zona tambahan adalah suatu jalur laut yang terletak di luar laut teritorial yang tidak melebihi 24 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur. Sedangkan defenisi zona tambahan berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 dinyatakan bahwa suatu zona yang berbatasan dengan laut teritorialnya, yang dinamakan zona tambahan, negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan untuk:<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Raka Raki. "Ketentuan dan Penerapan *Air Defence Identification Zone*", melalui <http://rakaraki.blogspot.co.id/2014/01/makalah-hukum-ruang-udara-dan-ruang.html> diakses pada Senin, 12 Juli 2017. Pukul 10.05 wib.

<sup>48</sup> Pasal 33 Ayat (1) UNCLOS 1982



- a. Mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal imigrasi atau saniter didalam wilayah atau laut teritorialnya.
- b. Menghukum pelanggaran peraturan perundang-undangan tersebut di atas yang dilakukan didalam wilayah atau laut teritorialnya.

Zona tambahan tidak boleh melebihi 24 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur<sup>49</sup>. Status zona tambahan berbeda dengan status laut teritorial, kalau laut teritorial adalah milik kedaulatan suatu Negara pantai secara mutlak, sedangkan status zona tambahan adalah tunduk pada rezim yurisdiksi pengawasan Negara pantai, bukan bagian dari kedaulatan negara.

Berikut ini beberapa hal guna memperjelas tentang letak zona tambahan:

- a. Tempat atau garis darimana lebar laut tambahan itu harus diukur, tempat atau garis itu adalah garis pangkal.
- b. Lebar zona tambahan itu tidak boleh melebihi 24 mil laut, diukur dari garis pangkal.
- c. Oleh karena zona laut selebar 12 mil laut diukur dari garis pangkal adalah merupakan laut territorial, maka secara praktis lebar zona tambahan itu adalah 12 mil (24-12) mil laut, itu di ukur dari garis atau batas luar laut territorial, dengan kata lain zona tambahan selalu terletak diluar dan berbatasan dengan laut territorial.
- d. Pada zona tambahan negara pantai hanya memiliki yurisdiksi yang terbatas seperti yang ditegaskan dalam pasal 33 ayat (1) UNCLOS 1982, hal ini tentu saja berbeda dengan laut territorial di mana negara pantai di

---

<sup>49</sup> Pasal 33 Ayat (2) UNCLOS 1982

laut teritorial memiliki kedaulatan sepenuhnya dan hanya dibatasi oleh hak lintas damai.

Sejalan dengan konsep Zona Tambahan dimana negara tidak memiliki kedaulatan penuh seperti dalam laut teritorial, melainkan sebatas pengawasan dan pencegahan yang diatur dalam UNCLOS 1982. Hal tersebut kemudian menjadi sebuah '*Precedent*' atau pembenaran dari penggunaan ADIZ di luar wilayah negara sebagai bentuk pencegahan dan bela diri (*self defence*) terhadap segala bentuk ancaman yang mungkin timbul. Jika dalam zona tambahan telah ditetapkan batas bahwa tidak boleh melebihi 24 mil laut dari garis pangkal di mana lebar laut teritorial diukur, berbeda halnya dengan ADIZ di mana tidak ada pembatasan mengenai luas cakupannya. Sehingga luas ADIZ yang diterapkan oleh setiap negara berbeda satu sama lain, bergantung dari '*air power*' dari masing-masing negara tersebut. Misalnya, Amerika Serikat memiliki ADIZ yang sangat luas mencakup seluruh wilayah negaranya hingga ke Samudra Atlantik, berbeda dengan Indonesia yang ADIZ-nya hanya mencakup sebagian kecil wilayah sekitar Pulau Jawa dan Bali saja. Tidak adanya pembatasan ini dapat menjadi masalah ketika adanya *overlapping* dengan ADIZ negara lain ataupun menyentuh teritorial negara lain.

#### 4. Pengaturan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) yang dibenarkan dalam Hukum Udara Internasional.

Zona larangan terbang yang diciptakan oleh negara-negara maju untuk melindungi kawasan ruang udara dari penerbangan asing, mempunyai batas-batas yang ditetapkan secara sepihak oleh negara pencipta tersebut. Menurut prinsip

hukum udara internasional, luas dan lokasi zona harus didasarkan pada prinsip yang wajar, sehingga tidak menimbulkan konflik yang sesungguhnya pada navigasi udara. Pengaturan mengenai zona larangan terbang ini sendiri terdapat pada Konvensi Paris 1919 yang kemudian diperbaiki dengan Protokol Paris 1929 dan pada Konvensi Chicago 1944.

Zona larangan terbang dalam Konvensi Paris 1919 tercantum dalam Pasal 3 dan 4 dimana menurut kedua pasal tersebut setiap negara berhak untuk menetapkan zona larangan terbang atas pertimbangan kepentingan pertahanan dan keamanan nasional dengan ancaman hukuman bilamana terdapat pelanggaran. Ketentuan ini sesuai dengan usul yang disampaikan oleh delegasi Prancis pada saat Konferensi Paris 1910.

Konferensi Paris 1910 Prancis mengusulkan negara kolong berhak melarang setiap penerbangan pesawat udara militer melalui ruang udara di atas wilayah udaranya (*right of the subjacent state of deny passanger of foreign military and police aircraft trough such airspace*), namun demikian zona larangan terbang tersebut tidak boleh diskriminasi anatar pesawat udara sipil nasional dengan atau pesawat udara sipil asing satu terhadap yang lain. Dalam hal terjadi pesawat udara sipil masuk zona larangan terbang, begitu menyadari berada dalam zona larangan terbang secepatnya meninggalkan zona larangan terbang tersebut sebelumnya harus dipublikasikan kepada negara anggota lainnya.

Zona larangan terbang yang telah diatur dalam Pasal 3 dan Pasal 4 Konvensi Paris 1919 kemudian diubah dengan protokol yang ditandatangani tanggal 15 Juni 1929. Perubahan tersebut antara lain memberi kekuasaan kepada

negara berdaulat untuk mengizinkan pesawat udara sipil nasional terbang di zona larangan terbang dalam hal sangat penting dan darurat. Demikian pula dikatakan dalam masa damai negara tersebut berhak untuk menetapkan zona larangan terbang seluruh atau sebagian wilayahnya.

Semua bentuk penerbangan dilarang terbang di zona larangan terbang. Bilamana hal ini dilakukan juga harus memberitahu negara anggota Konvensi Paris 1919 lainnya. Menurut Pasal 4 Konvensi Paris 1919, dalam hal terdapat pesawat udara sipil asing berada di zona larangan terbang, segera mengirim tanda bahaya (*distress*) sebagaimana diatur dalam pasal 17 Annex D dan segera mendarat di bandar udara terdekat diluar zona larangan terbang tempat pesawat udara tersebut terbang.

Zona larangan terbang, di samping diatur dalam Konvensi Paris 1919, kemudian diatur dalam Konvensi Chicago 1944. Berdasarkan Pasal 1 jo Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 yaitu :

1. *Each Contracting state may, for reason of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other state from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the state whose territory is involved, engaged in international scheduled airlines service, and the aircraft of the other contracting states likewise engaged. Such prohibited area shall reasonable extent and location so as not to interference unnecessarily with navigation, description of such prohibited areas in the teritory of contracting states, as well as any subsequent alteration therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting states and to international civil aviation organization;*
2. *Each contracting states reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporary to ristRICT or to prohibit flying over the whole or any part of its territory, on conditions that such ristraction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other states;*

3. *Each contracting state, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in the subparagraphs (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory.*

Pada intinya ketentuan pasal-pasal diatas adalah bahwa setiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berhak menetapkan zona larangan atau pembatasan terbang atas pertimbangan keamanan umum, pertimbangan militer, asalkan tidak ada perlakuan yang bersifat diskriminatif antara pesawat negara nasional dengan negara asing atau pesawat udara asing satu terhadap yang lain. Penetapan zona larangan terbang atau pembatasan tersebut harus wajar dan tidak mengganggu penerbangan internasional. Rincian zona larangan terbang maupun pembatasan tersebut harus segera diberitahukan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional serta negara anggota lainnya. Dalam keadaan yang sangat mendesak atau darurat atau kepentingan keselamatan umum negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional juga berhak melarang seluruh maupun sebagian wilayah asalkan tidak bersifat diskriminatif. Bilamana pesawat udara menyadari di zona larangan terbang, segera meninggalkan zona larangan tersebut dan mendarat di Bandar udara atau pangkalan udara terdekat.

Amerika Serikat juga menetapkan zona larangan terbang sejauh 200 mil dari perbatasan Amerika Serikat yang hingga saat ini dikenal sebagai ADIZ. Dalam jarak 200 mil terhitung sejak perbatasan Amerika Serikat, pesawat udara yang tidak dikenal harus menyampaikan jati diri, bilamana hal tersebut tidak dilakukan, pesawat udara tersebut akan menghadapi bahaya. Sikap Amerika Serikat demikian diikuti oleh adik kandungnya yaitu Kanada. Kanada juga mengumumkan zona larangan terbang (*Canadian Air Defence Identification Zone*

- CADIZ), mewajibkan pesawat udara yang belum dikenal harus menyampaikan jati diri. Pesawat udara negara (*State Aircraft*) yang mengejar tidak boleh menggunakan kekerasan, apalagi menembak pesawat udara sipil yang tersesat di zona larangan terbang, karena penembakan pesawat udara sipil tersebut bertentangan dengan hukum internasional, tidak sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) bela diri, dan tidak sesuai dengan semangat yang tersirat dalam konvensi Chicago 1944. Menurut hukum internasional, pesawat udara sipil yang ditembak oleh pesawat udara negara (*State Aircraft*) merupakan pelanggaran hak-hak asasi manusia (HAM), karena pesawat udara sipil tidak di persenjatai. Disamping itu, penembakan pesawat udara sipil tersebut tidak sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) bela diri (*Self Defend*) yang mengajarkan bahwa perbuatan penembakan tersebut tidak seimbang dengan ancaman yang dihadapi, ajaran hukum bela diri (*Self Defend*) mengatakan bahwa kalau seseorang akan memukul dengan rotan, kemudian di dahului dipukul dengan kayu dapat disebut membela diri (*Self Defend*). Penembakan pesawat udara sipil oleh pesawat udara negara tidak sesuai dengan semangat keselamatan penerbangan (*Safety First*) yang tersirat dalam Pasal 44 huruf (a) Konvensi Chicago 1944 yaitu menyampaikan jati diri, bilamana hal tersebut tidak dilakukan, pesawat udara tersebut akan menghadapi bahaya. Sikap Amerika Serikat demikian diikuti oleh adik kandungnya yaitu Kanada. Kanada juga mengumumkan zona larangan terbang (CADIZ), mewajibkan pesawat udara yang belum dikenal harus menyampaikan jati diri.

## **B. Penerapan *Air Defence Identification Zone* di Wilayah NKRI**

Secara geografis wilayah udara nasional berada diatas, daratan dan laut wilayah yang terbentang dari 95° 00' Bujur Timur sampai 141° 00' Bujur Barat, serta mulai dari 6° Lintang Utara sampai 11° 00' Lintang Selatan. Luas udara Indonesia meliputi lima pulau besar yaitu Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Dengan batasan-batasan tersebut, ruang udara wilayah tergambar sebagai dimensi ruang yang sangat luas (5.193.252 Km<sup>2</sup>).

Dalam rangka mewujudkan pertahanan negara yang kokoh terhadap kemungkinan ancaman udara, maka negara perlu membuat dan menetapkan daerah Zona Identifikasi Pertahanan Udara atau *Air Defense Identification Zone* (ADIZ). Hal ini ditujukan untuk kepentingan pertahanan dan keamanan sehingga semua pesawat terbang baik pesawat sipil maupun militer yang mengudara di area ini wajib tunduk pada station kontrol di darat. Indonesia juga mempunyai “*Air Defence Identification Zone*” (ADIZ) yang terletak antara 05° – 10° Lintang Selatan dan 106° – 117°<sup>50</sup>.

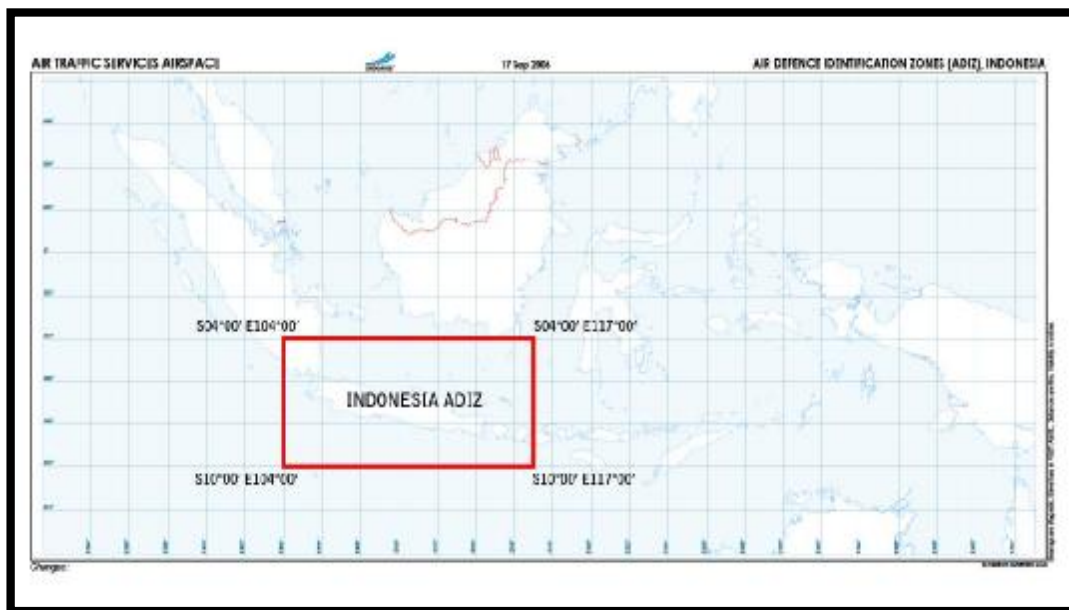
Berdasarkan *Aeronautical Information Publication* Volume 1 tanggal 17 September 2006 ADIZ Indonesia berada di koordinat 04 00 00S 104 00 00E 04 00 00S. 117 00 00E 10 00 00S 117 00 00E 10 00 00S 104 00 00E 04 00 00S 104 00 00S. ADIZ Indonesia berada di wilayah udara sebagian kecil Sumatera Selatan, Jawa dan Madura, Bali, Lombok dan sebagian kecil Pulau Sumbawa bagian barat. ADIZ Indonesia tersebut tidak berada di luar wilayah laut teritorial (ZEE), ADIZ adalah sub-sistem dari sistem pertahanan nasional secara keseluruhan. Dalam

---

<sup>50</sup> Suryo Sakti Hadiwijoyo. 2012. *Aspek Hukum Wilayah Negara Indonesia*. Yogyakarta: Graha Ilmu. Halaman 99.

konsep pertahanan nasional ada konsep pertahanan udara nasional yang didalamnya terdapat beberapa penilaian, kajian, ancaman dan kekuatan yang dimiliki untuk ditentukan dimana dan bagaimana mengelola ADIZ.<sup>51</sup>

Gambar 2  
Air Defence Identification Zone Indonesia<sup>52</sup>



Penerapan *Air Defence Identification Zone* di wilayah Indonesia juga berdasarkan kepada aturan hukum nasional yaitu:

- a. Undang-Undang No 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara

Pasal 6 Undang-Undang Nomor 3 tahun 2002 menyebutkan bahwa pertahanan negara diselenggarakan melalui usaha membangun dan membina kemampuan, daya tangkal negara dan bangsa, serta menanggulangi setiap ancaman. Pertahanan negara bertujuan untuk

<sup>51</sup> Portal Komando, “Chapy Hakim Berikan Pembekalan Tentang ADIZ Pada Tarkum Diskomau” melalui <http://www.portal-komando.com/2017/05/chapy-hakim-berikan-pembekalan-tentang.html> di akses pada Minggu, 16 Juli 2017. Pukul 08.46 wib.

<sup>52</sup> Indoavis. “ADIZ Indonesia” melalui [indoavis.co.id](http://indoavis.co.id) di akses pada Minggu, 30 Juli 2017 pukul 10.15



menjaga dan melindungi kedaulatan negara termasuk wilayah kedaulatan atas ruang udara nasional, sehingga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman dapat terhindar. Dalam upaya mewujudkan keseimbangan antara kepentingan kesejahteraan nasional dengan pertahanan negara di wilayah kedaulatan ruang udara, upaya yang dilakukan adalah membangun, membina dan memperkuat sumber daya dan kekuatan tangkal yang mampu meniadakan setiap ancaman dan atau pelanggaran hukum di ruang udara baik yang datang dari luar maupun dari dalam negeri. Wewenang dan tanggung jawab mempertahankan wilayah kedaulatan atas ruang udara termasuk penegakan hukum terhadap pelanggaran hukum di ruang udara termasuk di kawasan udara terlarang adalah TNI-AU. Wewenang dan tanggung jawab tersebut menjadi penting karena Indonesia adalah negara kepulauan yang juga merupakan negara khatulistiwa dan terletak pada posisi silang dunia. Kondisi tersebut mendukung terwujudnya berbagai kegiatan dan/atau usaha dapat dilakukan di ruang udara nasional Indonesia baik untuk kepentingan nasional maupun internasional. Berkaitan dengan ADIZ Indonesia sebagai zona identifikasi maka pelanggaran terhadap ADIZ Indonesia akan dilakukan tindakan koreksi yang tegas dan nyata dapat berupa penghalauan, pengusiran, *forced down* dan penghancuran yang menjadi tanggung jawab TNI AU sebagai penegak hukum dan kedaulatan di wilayah udara nasional.

b. Undang-Undang No. 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

Pasal 10 Undang-Undang TNI menyebutkan bahwa tugas TNI AU yaitu menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Dalam penegakkan hukum dan kedaulatan di wilayah udara oleh TNI AU diharapkan ADIZ Indonesia sebagai zona identifikasi dapat memberikan informasi awal terhadap adanya pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat asing. Informasi awal dari pesawat tersebut dapat dijadikan sebagai bahan untuk mengetahui adanya pelanggaran wilayah udara, sehingga hukum dan kedaulatan di wilayah udara dapat ditegakkan.

c. Undang-Undang No. 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara

Undang-Undang ini mengatur wilayah negara yang meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut, dan tanah di bawahnya, serta ruang di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung. Adapun tujuan pengaturan wilayah negara bertujuan untuk menjamin keutuhan wilayah negara, kedaulatan negara dan ketertiban di kawasan perbatasan. Dalam pasal 10 huruf e Undang-Undang RI Nomor 43 tahun 2008 di sebutkan bahwa dalam pengelolaan wilayah negara dan kawasan perbatasan maka Pemerintah berwenang untuk memberikan izin kepada penerbangan internasional untuk melintasi wilayah udara teritorial pada jalur yang telah ditentukan. Terkait dengan keberadaan ADIZ Indonesia maka perlu adanya

identifikasi penerbangan internasional sebelum memasuki wilayah udara teritorial, sehingga dapat diketahui apakah penerbangan internasional memiliki izin atau tidak untuk mengadakan penerbangan. Dengan adanya identifikasi tersebut akan mencegah adanya pelanggaran wilayah udara sehingga dapat menjamin keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

d. Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 disebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Salah satu wujud penegakkan hukum di udara adalah penerapan ketentuan ADIZ Indonesia sebagai zona identifikasi bagi pesawat udara asing. Indonesia sebagai negara berdaulat mempunyai hak untuk menetapkan ADIZ untuk kepentingan pertahanan di wilayah udara.

Penerapan *Air Defence Identification Zone* di wilayah Republik Indonesia didukung oleh faktor-faktor sebagai berikut :<sup>53</sup>

a. Kekuatan Angkatan Udara :

- 1) Pesawat Tempur Sergap : F-16 A/B & F-5 E/F
- 2) Satelit : Garuda-1 & Palapa-D.
- 3) Radar Militer dan Radar Sipil yang mengcover wilayah ADIZ yang berada di Tanjung Kait, Pemalang, Congot, Cibalimbing, Ngliyep, Ploso (Militer) serta di Soetta, Juanda, Ngurah Rai (Sipil)

---

<sup>53</sup> Mirtusin, 2012, "Kajian Penerapan Adiz Indonesia Guna Menegakkan Hukum Dan Kedaulatan Di Wilayah Udara Dalam Rangka Menjamin Keutuhan Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia", *Laporan*. Pengadilan Militer II-09 Bandung.

- 4) Surface to Air Missile dimiliki oleh satuan Arhanud dibawah kendali Komando Sektor.
- b. Konsep Gelar ADIZ : Konsep penggelaran ADIZ ini untuk melindungi obyek vital nasional di Pulau Jawa dan Bali.
  - c. Komando dan Kendali :  
ADIZ berada dibawah pengawasan Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional I (Kosekhanudnas I) dan Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional II (Kosekhanudnas II) yang merupakan bagian dari Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas).
  - d. Informasi yang dibutuhkan di wilayah ADIZ yaitu :
    - 1) *Aircraft Call Sign*
    - 2) *Number and Type of Aircraft*
    - 3) *Altitude (within ADIZ)*
    - 4) *True Airspeed*
    - 5) *Time of Departure*
    - 6) *Point of Departure*
    - 7) *Destination*
    - 8) *Transponder Code, estimated point* saat memasuki ADIZ yang dapat menunjukkan posisi dengan *latitude/longitude or Fix-Radial Distance*.
  - e. Hukum dan Publikasi  
Peraturan Pangkohanudnas No: Perpang/04/IX/2010 Pasal 21 tentang Prosedur Tetap Pertahanan Udara Nasional yang mengatur Ketentuan Wilayah Udara dan Sub Pasal a tentang ADIZ. (Publikasi regulasi ini

belum disebarakan secara luas pada dunia penerbangan Nasional dan Internasional.)

f. Kekuatan lainnya :

- 1) ATC sipil
- 2) Imigrasi
- 3) Bandara Udara Sipil.

Dalam wilayah ADIZ, Indonesia berhak melakukan kegiatan identifikasi, pengaturan bahkan penindakan terhadap pesawat udara yang tidak melaporkan kegiatan penerbangannya. Hal ini berdasarkan kepada aturan hukum internasional, dimana suatu negara dapat melakukan tindakan hukum dengan alasan “*the Right of Self-Defence*”, apabila: <sup>54</sup>

- a. Teritorialnya, kapal atau pesawat udara berkebangsaan dari negaranya berada dalam ancaman atau diserang:
- b. Tindakan terpaksa diambil karena situasi diambil karena situasi sedemikian rupa sehingga tidak ada tindakan alternatif.
- c. Tindakan yang diambil tidaklah berlebihan (disproporsional) dibanding dengan ancaman/bahaya yang dihadapi.

Disamping itu ada beberapa justifikasi yang lain, meskipun justifikasi berikut ini kurang kuat, yaitu:

---

<sup>54</sup> Rizky Rizwan Matondang. “Pelanggaran Hukum Atas Wilayah Udara Dengan Masuknya Pesawat Asing Dalam Perspektif Hukum Internasional” (Skripsi) Program Strata Satu, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.

- a. Tindakan antisipasi sebagai pertahanan diri terhadap teroris
- b. Tindakan balasan disebabkan karena kondisi yang tidak memuaskan atas negara lain yang telah melakukan pelanggaran terhadap kewajiban-kewajiban internasional;
- c. Intersepsi atau pengalihan arah terhadap pesawat udara yang leintas di wilayah ADIZ disebabkan pesawat tersebut tidak menunjukkan indentitasnya;
- d. Pengejaran (hot pursuit) terhadap pesawat udara yang melarikan diri dari wilayah yurisdiksinya;
- e. Tindakan yang dipandang perlu untuk mencegah pembajakan
- f. Diwilayah internasional yang secara temporer sedang ditetapkan sebagai zona militer, misalnya sedang untuk latihan perang atau uji coba senjata.

Penegakan keamanan di udara adalah bagian yang sulit dipisahkan dari fungsi TNI dalam menegakkan kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa. Penegakan keamanan di udara di samping untuk menjaga wilayah udara dari segala bentuk pelanggaran kedaulatan di udara juga memberikan efek bagi keselamatan penerbangan sipil yang merupakan ranah otoritas sipil. TNI memiliki kemampuan untuk menegakkan keamanan di udara melalui sistem peralatan dan personel yang dimilikinya. Dalam mengatasi ancaman dan gangguan keamanan di udara, TNI melakukan tugas OMSP sesuai dengan batas-batas kewenangan TNI.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Departemen Pertahanan Republik Indonesia. 2008. *Buku Putih Pertahanan Indonesia Tahun 2008*. Jakarta. Halaman 95.

Sesuai dengan pasal 10 UU No. 34 Tahun 2004 tentang TNI, Angkatan Udara bertugas antara lain ; melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan; menegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara Yuridiksi Nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara, dan melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, TNI Angkatan Udara diberi wewenang dan tanggung jawab dalam penegakan kedaulatan dan hukum terhadap pelanggaran di wilayah udara, termasuk kawasan udara terlarang, terbatas dan daerah berbahaya sesuai dengan tugas pokoknya. Untuk mengimplementasikan pelaksanaan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional tersebut, maka dibutuhkan peran Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas). Karena Kohanudnas memiliki kemampuan deteksi, identifikasi dan penindakan terhadap seluruh wahana udara yang melakukan pelanggaran terhadap wilayah udara Republik Indonesia. Sementara itu, dalam melaksanakan tugas tersebut, Kohanudnas melaksanakan Operasi Pertahanan Udara, baik aktif maupun pasif.

Operasi Pertahanan Udara adalah merupakan kegiatan sebagai upaya mempertahankan kedaulatan wilayah nasional terhadap setiap ancaman yang menggunakan media udara. Kegiatan tersebut pada dasarnya dilakukan secara terpadu yang melibatkan unsur-unsur TNI maupun Sipil yang mempunyai kemampuan Hanud. Karena itu, wujud ancaman udara yang dapat muncul setiap

saat mengharuskan Kohanudnas melaksanakan Operasi Pertahanan Udara secara terus menerus agar setiap ancaman yang menggunakan media udara dapat diteksi dan diantisipasi sedini mungkin. Adapun kegiatan Operasi Hanud dilaksanakan pada masa damai dan perang, di mana ancaman udara yang dihadapi akan berpengaruh terhadap penggunaan kekuatan dan pelaksanaan Kodal.

Pada dasarnya pelaksanaan Operasi Pertahanan Udara terbagi dalam Operasi Pertahanan Udara Aktif, yang meliputi kegiatan :

- a. Deteksi : merupakan proses pengawasan terhadap sasaran udara secara elektronik maupun visual. Proses tersebut dimaksudkan untuk mengetahui secara pasti situasi udara yang terjadi pada saat itu. Dengan mengetahui data sasaran udara, dapat ditentukan lintasan, arah dan kecepatannya untuk selanjutnya dapat ditentukan sasaran tersebut merupakan ancaman udara atau bukan. Diteksi dapat dilaksanakan dengan cara elektronik dan visual.
- b. Identifikasi : merupakan proses penentuan klasifikasi setiap sasaran udara kawan, sasaran udara tidak dikenal atau sasaran udara musuh. Dari hasil analisa data sasaran udara dapat ditentukan karakternya dan selanjutnya dapat ditentukan penggunaan Sistem Hanud yang tepat untuk mengatasi dan menanggulangi sasaran udara. Kegiatan identifikasi dapat dilakukan dengan cara elektronik, korelasi dan visual
- c. Penindakan : merupakan tindak lanjut dari kegiatan identifikasi yang dilakukan oleh pesawat tempur sergap untuk membayang-bayangi, menghalau, pemaksaan mendarat dan penghancuran. Selain itu, oleh rudal jarak sedang untuk penghancuran terhadap sasaran udara yang masuk



daerah pertahanan rudal, dan Meriam Hanud/Rudaltis untuk penghancuran terhadap setiap sasaran udara yang masuk daerah pertahanan.

Dengan demikian, Operasi Pertahanan Udara pada hakekatnya merupakan upaya untuk mempertahankan kedaulatan wilayah udara nasional terhadap setiap ancaman udara. Upaya tersebut dilakukan secara terpadu dengan melibatkan unsur TNI maupun Sipil yang berkemampuan Hanud dengan asas-asas operasi Hanud yang memiliki sasaran keunggulan udara dan tegaknya hukum di wilayah udara nasional. Namun demikian, pelaksanaan penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional memiliki karakteristik khusus, sehingga dibutuhkan peralatan, baik berupa Alutsista dan sistem, maupun pengawakan sumber daya manusia yang mempunyai kualifikasi khusus pula.

Dalam hal ini, Kohanudnas sesuai dengan tugas pokoknya, selama ini telah mampu melaksanakan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara nasional dengan dukungan Alutsista, sistem dan sumber daya manusia yang ada. Oleh karena itu, untuk mendukung pelaksanaan tugas penegakan kedaulatan dan hukum di ruang udara yang sangat luas di masa mendatang, dibutuhkan Alutsista dalam jumlah dan kemampuan yang memadai untuk setiap pelaksanaan Operasi Hanud. Disamping itu, dengan memperhatikan kondisi dan kemampuan TNI Angkatan Udara, seharusnya Kohanudnas diberi wewenang khusus untuk melakukan penyidikan terhadap beberapa tindak pidana yang sifatnya merupakan kejahatan terhadap pertahanan dan keamanan di ruang udara (*Defence Crime*),

serta penyidikan terhadap pelanggaran hak terbang di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).<sup>56</sup>

### **C. Kendala Penerapan *Air Defence Identification Zone* di Wilayah NKRI**

Penerapan ADIZ Indonesia saat ini kurang tepat jika dilihat dari lokasi dan luasnya karena meliputi ruang udara di atas wilayah teritorial yaitu sebagian kecil Sumatera Selatan, Jawa dan Madura, Bali, Lombok dan sebagian kecil Pulau Sumbawa bagian barat. Hal ini tidak lazim di terapkan oleh negara lain yang menempatkan ADIZ berada diluar teritorialnya. Dari aspek teoritis ADIZ Indonesia bertentangan dengan hakekat dan tujuan ditetapkan ADIZ sebagaimana yang dimaksud teori ADIZ yaitu sebagai sarana identifikasi dini sebelum suatu pesawat udara memasuki ruang udara nasional. Daerah (zona) udara berupa ADIZ untuk melakukan identifikasi seharusnya berada di luar teritorial wilayah udara nasional sehingga pesawat sebelum memasuki wilayah udara teritorial melakukan identifikasi atau melaporkan terlebih dahulu rencana penerbangannya (*flight plan*) untuk dapat di ketahui secara dini apabila ada ancaman terhadap wilayah Negara kesatuan RI. Dengan ditempatkan ADIZ Indonesia berada di atas udara wilayah Jawa sekitarnya maka fungsi ADIZ sebagai sarana identifikasi sebelum memasuki wilayah teritorial menjadi kurang berfungsi karena ADIZ Indonesia berada di dalam wilayah udara teritorial itu sendiri.

Selain itu hal-hal yang menjadi kendala dalam penerapan ADIZ di Indonesia adalah :<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup> Puspen TNI. "Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Ruang Udara Nasional", melalui <http://www.tni.mil.id/view-3001-penegakan-kedaulatan-dan-hukum-di-ruang-udara-nasional.html> di akses pada Selasa, 25 Juli 2017 pukul 14.15 wib.

## 1. Keterbatasan Kualitas dan Kuantitas SDM

Permasalahan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia dapat dibagi sebagai berikut :

a. Kualitas Sumber Daya Manusia. Adapun permasalahan kualitas sumber daya manusia adalah sebagai berikut :

1) Operator Radar di Jajaran Kohanudnas. Personel yang menangani Radar meliputi operator radar dan teknisi radar, operator radar memiliki kemampuan untuk mengatur lalu lintas udara sedangkan teknisi radar bertugas untuk pemeliharaan radar. Permasalahan terhadap operator radar yang melakukan monitoring terhadap pesawat-pesawat adalah sebagai berikut :

a) Operator Yang Mengawaki. Operator Radar pada umumnya berasal dari Tamtama, regenerasi operator tidak berjalan karena pendidikan operator tidak berjalan berkesinambungan

b) Pendidikan. Pendidikan operator Radar terbatas pada Pengatur Lalu Lintas Udara (PLLU), setelah itu operator radar tidak diberikan pendidikan lebih lanjut.

c) Pemandu Lalu Lintas Udara Sipil. Permasalahan penerapan ADIZ di Indonesia merupakan persoalan yang terkait dengan berbagai unsur pendukung, ADIZ akan efektif bila didukung oleh sistem *Air Traffic Control* (ATC) yang baik. Pemandu lalu lintas udara (*Air Traffic Controller*) memiliki kontribusi yang penting dalam

---

<sup>57</sup> Mirtusin, 2012, "Kajian Penerapan Adiz Indonesia Guna Menegakkan Hukum Dan Kedaulatan Di Wilayah Udara Dalam Rangka Menjamin Keutuhan Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia", *Laporan*. Pengadilan Militer II-09 Bandung.

memberikan jasa pelayanan udara yang mendukung ADIZ. Pemandu lalu lintas udara memberikan penyedia layanan yang mengatur lalu lintas di udara dan mengontrol pergerakan pesawat yang keluar dan masuk *area control service* nya, termasuk dalam mengontrol wilayah ADIZ. Permasalahan berkaitan dengan Pemandu Lalu Lintas Udara adalah kurangnya pemahaman terhadap Operasi Pertahanan Udara.

2) *Military Civil Coordination*. Dalam rangka koordinasiantara penerbangan sipil khususnya *Air traffic services* dengan tugas pertahanan udara telah dibentuk *Military Civil Coordination Centre* (MCC). MCC berfungsi melaksanakan koordinasi penerbangan antara unit ATS Sipil dan Militer dalam rangka :

- a) Mendukung tugas Operasi Pertahanan Udara pada tahap deteksi dan identifikasi.
- b) Mendukung terciptanya keamanan dan keselamatan penerbangan selama berlangsungnya operasi-operasi udara TNI/TNI AU.

b. Kuantitas Sumber Daya Manusia. Adapun permasalahan kualitas sumber daya manusia adalah sebagai berikut :

1) Operator di Jajaran Kohanudnas. Jumlah tenaga operator Radar terbatas dengan sistem kerja *shift*, untuk menutupi kekurangan personel tersebut digunakan teknisi Radar yang tidak memiliki latar belakang pendidikan PLLU.

- 2) Pemandu Lalu Lintas Udara Sipil. Keterbatasan jumlah pemandu lalu lintas di bandara-bandara dapat menghambat pengendalian wilayah udara. Keterbatasan jumlah personel Pemandu Lalu Lintas Udara menyebabkan bandara-bandara operasional 24 jam penuh.
- 3) *Military Civil Coordination*. Keterbatasan jumlah personel MCC yang seharusnya di tempatkan Pamen dari Korps Elektronika, 2 Kasi berpangkat Pama dari Korps Elektronika, Kepala Tata Usaha dan Kataud Bintara dari kejuruan PLLU, namun dalam prakteknya personel yang dikirim untuk bertugas adalah seorang Bintara. Pada saat ini personel yang mengawaki MCC belum terisi sesuai dengan DSP yang ada dalam Skep Kasau Nomor Skep / 27 /III / 1997 Bujuklak tentang Penyelenggaraan *Military Civil Coordination Centre* yaitu dipimpin oleh Pamen dari Korps Elektronika, 2 Kasi berpangkat Pama dari Korps Elektronika, Kepala Tata Usaha dan Kataud Bintara dari kejuruan PLLU, namun dalam prakteknya personel yang dikirim untuk bertugas adalah seorang Bintara. Karena personel yang dikirim adalah seorang Bintara maka keberadaannya kurang diterima/dianggap oleh Bandara sebagai perwakilan dari TNI AU. Sehingga berakibat koordinasi antara Bandara dan Kohanudnas tidak berjalan dengan semestinya atau tidak optimal, yang berpengaruh pula pada monitoring ADIZ Indonesia sebagai zona identifikasi.

## 2. Keterbatasan Alutsista

Penetapan ADIZ suatu negara didasarkan pada dua hal yaitu:<sup>58</sup>

- a. Mengikuti perkembangan dunia dimana teknologi penerbangan sudah semakin maju dan negara-negara yang berbatasan langsung dengan laut bebas mengkuatirkan akan adanya serangan dari pihak asing melalui media udara masuk ke negaranya melewati laut bebas, sehingga negara-negara yang memiliki ruang udara tersebut secara sepihak menetapkan ADIZ.
- b. Penerapan ADIZ bukan hanya untuk kepentingan pengaturan lintas udara ataupun mencari keuntungan dalam pengaturannya, akan tetapi untuk kepentingan pertahanan dari Negara tersebut. Penetapan ADIZ Indonesia yang diikuti dengan penegakan ADIZ bagi pesawat yang tidak melakukan identifikasi dilakukan dengan cara tegas, oleh karena itu ADIZ Indonesia harus didukung oleh Alutsista yang memadai.

Dibandingkan dengan luas wilayah udara yang harus dipertahankan maka Alutsista TNI AU belum mencukupi. Adapun Alutsista yang dapat mendukung keberadaan ADIZ Indonesia adalah sebagai berikut:

- a. Pesawat Terbang. Kondisi pesawat terbang TNI AU yang beroperasi meliputi :<sup>59</sup> 142 pesawat tempur, 88 pesawat angkut, 51 helikopter dan 62 pesawat latih.

---

<sup>58</sup> Rizky Rizwan Matondang. "Pelanggaran Hukum Atas Wilayah Udara Dengan Masuknya Pesawat Asing Dalam Perspektif Hukum Internasional" (Skripsi) Program Strata Satu, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.

<sup>59</sup> Wikipedia Bahasa Indonesia. "TNI Angkatan Udara", melalui [https://id.wikipedia.org/wiki/Tentara\\_Nasional\\_Indonesia\\_Angkatan\\_Udara](https://id.wikipedia.org/wiki/Tentara_Nasional_Indonesia_Angkatan_Udara) diakses pada Kamis, 3 Agustus 2017 pukul 22.05 wib.

- b. Radar. Kekuatan Radar yang dimiliki TNI AU saat ini, berjumlah 20 unit dengan kesiapan operasi 16 unit (94 %). Penggelaran satuan radar TNI AU saat ini di Tanjung Kait, Ranai, Tanjung Pinang, Malang, Congot, Cibalimbing, Ngliyep, Ploso, Balikpapan, Kwandang, Tarakan, Lhokseumawe, Dumai, Sabang, Sibolga, Buraen, Tanjung Warari, Timika, Merauke, dan Saumlaki.
- c. Peluru Kendali (Rudal). Rudal yang dimiliki TNI AU saat ini meliputi meriam Penangkis Serangan Udara (PSU) tipe HSS Alla Gun kaliber 30 mm sebanyak 11 unit, dan tipe HSS *Triple Gun* kaliber 20 mm sebanyak 33 unit yang sudah berusia tua, dan masih digunakan sebagai sarana pertahanan udara (hanud titik) guna melindungi pangkalan-pangkalan induk. Disamping itu, TNI AU juga memiliki rudal jarak pendek tipe QW-3 *Manpacked* sebanyak 24 set dari pengadaan tahun 2006, rudal udara-udara tipe AIM-9, dan rudal udara-darat tipe Maverick AGM-65. Untuk amunisi udara, saat ini masih sangat terbatas dan tidak akan mampu melaksanakan perang jika terjadi konflik
- d. Komunikasi dan Peperangan Elektronik (Komnika). Kekuatan peralatan Komnika TNI AU saat ini yang melekat di pesawat terbang, Radar, Rudal dan Siskomlek/K4I secara kualitatif maupun kuantitatif belum memadai, sehingga perlu ditingkatkan.

3. Penerapan ADIZ ‘*Overlapping*’ terhadap wilayah Alur Laut Kepulauan / *Archipelagic Sea Lane*.<sup>60</sup>

Sebagai negara kelautan Indonesia membawa konsekuensi dalam penyediaan *Archipelagic Sea Lane Passage* atau kemudian kita sebut sebagai Alur Laut Kepulauan dan rute penerbangan di atasnya, untuk perlintasan kapal laut maupun pesawat terbang asing. Hal demikian diatur dalam pasal 53 konvensi PBB tentang Hukum laut 1982/ UU Nomor 17 Tahun 1985.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah Alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing diatas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara normal.

Penetapan ALKI dimaksudkan agar pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang oleh perairan dan ruang udara teritorial Indonesia. ALKI ditetapkan untuk menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Semua kapal dan pesawat udara asing yang mau melintas ke utara atau ke selatan harus melalui ALKI.

Saat ini Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia mengatur hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan :

---

<sup>60</sup> Afdhal Hidayat. “Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Pengaturan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) Sebagai Perwujudan Kedaulatan Teritorial” (Skripsi) Program Strata Satu, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.



- a. Pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.
- b. Pesawat udara asing yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan, selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% (sepuluh per seratus) jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut.
- c. Pesawat udara asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas Hukum Internasional yang terdapat dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
- d. Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan mempergunakan amunisi.

- e. Kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam hal musibah, pesawat udara yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia.
- f. Pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia.
- g. Pesawat udara asing, termasuk kapal atau pesawat udara riset atau survey hidrografi, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan kegiatan riset kelautan atau survey hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin untuk hal itu.
- h. Pesawat udara sipil asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus menaati dan menghormati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengenai keselamatan penerbangan.

Berdasarkan penetapan ADIZ yang dilakukan oleh Indonesia, hal ini kemudian menimbulkan permasalahan apabila dikaitkan dengan adanya penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Pengaturan berkaitan dengan Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang telah ditetapkan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002. ALKI I yang meliputi

Selat Sunda dan Selat Lombok yang telah diajukan kepada *International Maritime Organization* (IMO) *overlapping* dengan ADIZ Indonesia yang di sekitar atas udara sebagian kecil Sumatera Selatan, Jawa dan Madura, Bali, Lombok dan sebagian kecil Pulau Sumbawa. Sehingga dalam praktek penerapan ADIZ, Indonesia juga harus memperhatikan ketentuan yang berlaku terkait ALKI.

Sebagai konsekuensinya, kedaulatan ruang udara NKRI yang utuh tersebut ternyata masih terdapat perdebatan dan pengecualian bahwa di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) diberikan hak lintas bagi pesawat udara asing tanpa izin. Ruang udara di atas ALKI, perlu mendapat perhatian khusus agar Indonesia tidak dirugikan. Penetapan ALKI yang terdiri dari 3 (tiga) alur, sampai kini belum diakui secara *de jure* oleh *International Maritime Organization* (IMO). Pun demikian dengan PP No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan di alur laut kepulauan yang telah ditetapkan. Belum diterimanya penetapan ALKI oleh IMO ini, menyebabkan beberapa negara pengguna ALKI berpotensi untuk memanfaatkan celah hukum yang ada pada Pasal 53 (12) UNCLOS 1982 yaitu menggunakan alur laut dan rute penerbangan di atasnya yang biasa digunakan untuk navigasi internasional yang sifatnya sama dengan alur bebas yaitu tanpa izin dari negara pemilik kedaulatan.

Berdasarkan uraian di atas, terhadap negara-negara yang memiliki Alur Laut Kepulauan seperti Indonesia, harus mendapat pengakuan dan kejelasan hukum dari Organisasi Internasional dalam hal ini *International Maritime Organization* (IMO). Serta perlu adanya kejelasan peran dan fungsi dengan

diterapkannya ADIZ diatas kawasan tersebut sehingga di satu sisi negara memenuhi tuntutan internasional dengan disediakannya Alur Laut Kepulauan, dan di sisi lain negara tetap dapat menjaga kedaulatan dan keamanan wilayah udaranya dengan menerapkan ADIZ di kawasan yang sama.

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

1. Pengaturan *Air Defence Identificaton Zone* menurut Hukum Internasional Dilatar belakangi oleh 6 unsur yaitu : Melindungi Keamanan Nasional (*Protecting National Security*), Mengatur Jalan Masuk Menuju Wilayah Udara Nasional (*Regulating Entry Into National Airspace*), Sebagai Kegiatan Identifikasi Pesawat Udara dan Prosedur Pengendalian (*Administration Through Aircraft Identification and Control Procedures*), Diterapkan Terhadap Seluruh Pesawat Udara Menghiraukan Karakteristik Sipil atau Negara (*Application to All Aircraft Regardless of Civil or State Character*), Penegakan Pencegatan (*Enforcement Through Interception*), Cakupan Geografis yang Luas dan Bersifat Sementara (*Extensive Temporal And Geographical Scope*). Kemudian yang menjadi dasar teori dan dasar hukum dalam penerapan ADIZ adalah teori Cooper tentang kemampuan menguasai wilayah udara dan juga hak bela diri (*self defence*) yang diatur dalam Pasal 51 Piagam PBB.
2. Penerapan *Air Defence Identificaton Zone* di Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebagai implementasi suatu adalah sub-sistem dari sistem pertahanan nasional secara keseluruhan. Penerapan ADIZ Indonesia tidak seperti kebiasaan negara-negara pada umumnya. Dimana ADIZ Indonesia masih memiliki cakupan yang tidak luas, masih bersifat parsial dan berada di dalam wilayah udara teritorial negara Indonesia bukan berada diluar wilayah

teritorial dan berfungsi sebagai *buffer zone* terhadap pesawat udara yang akan masuk ke wilayah teritorial Negara Kesatuan Republik Indonesia.

3. Kendala dalam Penerapan *Air Defence Identificaton Zone* di Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah lokasi penerapannya, masih kurangnya ketersediaan SDM professional baik dari sipil dan militer, lemahnya kekuatan alutsista serta adanya inkonsistensi norma hukum yang terjadi. Hal ini dikarenakan Indonesia sudah meratifikasi UNCLOS dan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) dimana Indonesia harus menyediakan Alur-Alur Laut terhadap kapal maupun pesawat udara yang akan melintas Alur Laut Kepulauan Indonesia. Dimana pesawat udara tidak harus melaporkan rencana penerbangannya di daerah itu. Hal ini tentu bertentangan dengan konsep ADIZ dimana pesawat udara harus melaporkan rencana penerbangannya.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penulisan skripsi ini, penulis akan memberikan beberapa saran antara lain:

1. Sebagai suatu sistem yang saat ini banyak digunakan oleh banyak negara di dunia seharusnya pengaturan ADIZ dapat lebih jelas lagi dalam Hukum Internasional, tidak hanya seperti saat ini yang hanya berdasarkan kepada hukum kebiasaan internasional. Hal ini dirasa perlu karna penggunaan ADIZ saat ini tidak terstandarisasi dan hanya berdasarkan kepada kekuatan negara dalam mengelola ruang udaranya. Sebab sebagaimana diketahui setiap negara memiliki kekuatan udara (*air power*) yang berbeda-beda.

2. Berdasarkan lokasi penerapannya semoga ADIZ Indonesia tidak terbatas hanya diatas pulau jawa saja, tetapi dapat meng-cover seluruh wilayah Udara Indonesia dan menjadi ADIZ yang lazim digunakan negara-negara lainnya seperti *US ADIZ* ataupun *Canadian ADIZ* yang *mencover* keseluruhan wilayah udara Indonesia dalam hal ini, lokasi penerapannya berada *beyond the teritorry* atau diluar wilayah teritorial sehingga dapat efektif dalam menghadapi potensi ancaman serta potensi gangguan kedaulatan wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat udara asing. Terutama dari pelanggaran terhadap kedaulatan wilayah udara kita dari pesawat udara negara-negara yang berlokasi di utara maupun selatan Republik Indonesia
3. Kedepannya untuk mendukung penegakan hukum dan kedaulatan di wilayah udara Pemerintah Republik Indonesia hendaknya menambah anggaran dan melanjutkan serta mempercepat pemenuhan program *Minimum Essential Force* sehingga upaya mewujudkan ADIZ Indonesia yang ideal dapat dilaksanakan secara efektif.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-Buku

- Agus Pramono. 2011. *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bogor: Ghalia Indah.
- Boer Mauna. 2005 *Hukum Internasional. Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global – Edisi Kedua*. Bandung: Alumni.
- Chappy Hakim. 2012. *Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia?*. Jakarta: Red & White Publishing
- Departemen Pertahanan Republik Indonesia. 2008. *Buku Putih Pertahanan Indonesia Tahun 2008*. Jakarta.
- E. Saefullah Wiradipraja 2014. *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*. Bandung: Alumni.
- Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan
- H.K Martono. 2007. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- \_\_\_\_\_ & Amad Sudiro. 2012. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- I Wayan Parthiana. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Mandar Maju.
- Mochtar Kusumaatmadja & Ety R. Agoes. 2003. *Pengantar Hukum Internasional – Edisi Kedua*. Bandung: Alumni
- Makmur Supriyatno. 2014. *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia
- Priyatna Abdurrasyid. 2003. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta. Fikahati Aneska.
- \_\_\_\_\_ 2011. *Mata Rantai Pembangunan Ilmu-Teknologi Dan Hukum Kedirgantaraan Nasional Indonesia*. Jakarta : Fikahati Aneska.
- Soerjono Soekanto. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press).



Suryo Sakti Hadiwijoyo. 2012. *Aspek Hukum Wilayah Negara Indonesia*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Yanyan Mochamad Yani dkk. 2017. *Langit Indonesia Milik Siapa?*. Jakarta: Elex Media Komputindo.

Zainuddin Ali. 2011. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.

## **B. Perundang-Undangan**

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

Undang-Undang Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

*Montivideo Convention on the Rights and Duties of States 1933*

*Chicago Convention 1944*

*United Nation Charter 1945*

*Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation: Aeronautical Information Services Fifteen Edition July 2016 Contents of Aeronautical Publication*

## **C. Karya Ilmiah**

Afdhal Hidayat. “Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Pengaturan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) Sebagai Perwujudan Kedaulatan Teritorial” (Skripsi) Program Strata Satu, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Mirtusin, 2012, “Kajian Penerapan Adiz Indonesia Guna Menegakkan Hukum Dan Kedaulatan Di Wilayah Udara Dalam Rangka Menjamin Keutuhan Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia”, (Jurnal). Pengadilan Militer II-09 Bandung.

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

Rizky Rizwan Matondang. “Pelanggaran Hukum Atas Wilayah Udara Dengan Masuknya Pesawat Asing Dalam Perspektif Hukum Internasional”

(Skripsi) Program Strata Satu, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.

Roncevert Almond. 2016. "*Clearing the Air Above the East China Sea: The Primary Elements of Aircraft Defense Identification Zone*". (Jurnal). Harvard National Security

Zoltan Papp. 2015. "*Air Defense Identification Zone (ADIZ) in the light of Public International Law*". (Jurnal). Pazmany Peter Catholic University

#### **D. Internet**

Ade Marbun. "Makalah Tentang Prinsip Udara Internasional dan Nasional", melalui <http://ademarbun.blogspot.co.id/2012/11/prinsip-antara-hukum-udara-nasional-dan.html> diakses pada Rabu, 19 Juli 2017. Pukul 13.20 wib.

Adil Indonesia. "Tentang Metode Penelitian", melalui [www.lp3madilindonesia.blogspot.co.id](http://www.lp3madilindonesia.blogspot.co.id) diakses pada Rabu 9 Agustus 2017, Pukul 01.57 wib.

Afan Sena. "Kedaulatan Udara Indonesia", melalui <http://angkasasena.blogspot.co.id/2008/05/ruang-udara-indonesia.html> di akses pada Rabu, 12 Juli 2017 pukul 16.10 wib

Baiq Setiani. "Definisi dan Sumber Hukum Udara", melalui <http://baiqsetiani.blogspot.co.id/2014/06/pengantar-hukum-udara-definisi-dan.html> diakses pada Senin, 17 Juli 2017. Pukul 15.50 wib.

David A. Welch. "What's an ADIZ?", melalui <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2013-12-09/whats-adiz> diakses pada Senin, 12 Juli 2017. Pukul 16.30 wib.

Fakultas Hukum Unpatti. "FIR (*Flight Information Region*) Di Wilayah Udara Indonesia", melalui [fhukum.unpatti.ac.id/hkm-internasional/358-fir-flight-information-region](http://fhukum.unpatti.ac.id/hkm-internasional/358-fir-flight-information-region) diakses pada Senin, 17 Juli 2017 pukul 10.00 wib.

Gerald Theodorus L.Toruan. "Kedaulatan Negara di Ruang Udara Dalam Hubungan Dengan Pertahanan Negara Kesatuan Republik Indonesia". Melalui <http://theotoruan85.blogspot.co.id/2011/10/kedaulatan-negara-di-ruang-udara-dalam.html> di akses pada Selasa, 25 Juli 2017 pukul 14.10 wib.

Indoavis. "ADIZ Indonesia", melalui [indoavis.co.id](http://indoavis.co.id) diakses pada Minggu, 30 Juli 2017 pukul 10.15 wib.

Militer Hankam. “Sebagian Wilayah Indonesia masih dikuasai Singapura” melalui <http://www.militerhankam.com/2015/07/sebagian-ruang-udara-indonesia-masih.html> di akses pada Kamis, 10 Agustus 2017 pukul 10.10 wib.

Portal Komando, “Chapy Hakim Berikan Pembekalan Tentang ADIZ Pada Tarkum Diskomau” melalui <http://www.portal-komando.com/2017/05/chapy-hakim-berikan-pembekalan-tentang.html> di akses pada Minggu, 16 Juli 2017. Pukul 08.46 wib.

Puspen TNI. “Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Ruang Udara Nasional”, melalui <http://www.tni.mil.id/view-3001-penegakan-kedaulatan-dan-hukum-di-ruang-udara-nasional.html> di akses pada Selasa, 25 Juli 2017 pukul 14.15 wib.

Raka Raki. “Ketentuan dan Penerapan *Air Defence Identification Zone*”, melalui <http://rakaraki.blogspot.co.id/2014/01/makalah-hukum-ruang-udara-dan-ruang.html> diakses pada Senin, 12 Juli 2017. Pukul 10.05 wib.

Ridha Aditya Nugraha. “Polemik *Air Defense Identification Zone*”, melalui <http://www.hukumonline.comberitabacalt593f6a57b4754polemik-air-defense-identification-zone-oleh--ridha-aditya-nugraha> diakses pada Senin, 12 Juli 2017. Pukul 17.40 wib

Wikipedia Bahasa Indonesia. “TNI Angkatan Udara”, melalui [https://id.wikipedia.org/wiki/Tentara\\_Nasional\\_Indonesia\\_Angkatan\\_Udara](https://id.wikipedia.org/wiki/Tentara_Nasional_Indonesia_Angkatan_Udara) diakses pada Kamis, 3 Agustus 2017 pukul 22.05 wib.

Wikipedia Bahasa Indonesia, “Zona Identifikasi Pertahanan Udara”, melalui [https://id.wikipedia.org/wiki/Zona\\_Identifikasi\\_Pertahanan\\_Udara](https://id.wikipedia.org/wiki/Zona_Identifikasi_Pertahanan_Udara) diakses pada Kamis, 12 Januari 2017 pukul 17.15 wib.