

PENERAPAN AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE (ADIZ) DI WILAYAH RUANG UDARA OLEH NEGARA

Anjar Supriadhie
Pusat Kajian Kebijakan Penerbangan dan Antariksa
Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional
anjar_supri4dhie@yahoo.co.id

ABSTRACT

ADIZ is a zone for identification purposes in the aerial defense system for a country, where the zone is generally extend from the territory of the country concerned until it reach the air space over the seas bordering the country. ADIZ Implementation by a country not intended to expand the country's sovereignty, but it is more to the purpose of aerial defence for that country, which raised question or a problem of international law what is used by countries in the implementation of ADIZ. This paper aims to study international law provision used by states as a legal basis in applying ADIZ in the air space. The method used in this study is a research method of legal norms who think deductively. From the study showed that the foundations of the application ADIZ not been formally expressed in international law. Several countries establish ADIZ application on the basis of customary international law which are: 1) the principle of self-defence which is recognized in Article 51 of the UN Charter; 2) Article 38 paragraph (1) of the International Court of Justice Statute which asserts that the right of self-defence as referred to in Article 51 of the UN Charter in fact is an inherent right; 3) chapter 3 Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization) and; 4) the application of theory of control by Cooper conducted by countries.

Keywords: Provisions of International Law, Application, ADIZ Air Space

ABSTRAK

ADIZ merupakan zona bagi 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 dengan negara tersebut. Penerapan ADIZ oleh suatu negara tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ tersebut, namun lebih pada kepentingan pertahanan udara bagi negara pemiliknya, sehingga timbul pertanyaan atau masalah ketentuan hukum internasional apa yang digunakan oleh negara-negara dalam penerapan ADIZ. Makalah ini bertujuan mengkaji ketentuan hukum internasional yang dipergunakan oleh negara-negara sebagai landasan hukum dalam menerapkan ADIZ di wilayah ruang udaranya. Metode yang digunakan dalam kajian ini adalah metode penelitian norma hukum (yuridis normatif) yang berpikir secara deduktif. Dari kajian diperoleh hasil bahwa landasan-landasan penerapan ADIZ tidak ditemukan secara formal tersurat dalam hukum internasional. Beberapa Negara menetapkan penerapan ADIZ atas dasar ketentuan hukum kebiasaan internasional (*customary international law*) yaitu: 1) Asas bela diri (*self defence*) yang diakui dalam Pasal 51 Piagam PBB yang mengaskan

bahwa hak negara untuk menggunakan senjata untuk mempertahankan diri (*self defence*) dari kekuatan luar (negara lain) didasarkan kepada hukum kebiasaan internasional. 2) Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah International yang menegaskan bahwa, hak untuk membela diri yang dimaksud dalam Pasal 51 Piagam PBB pada hakekatnya memang merupakan sesuatu hak yang melekat 3) *chapter 3 Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization* dan 4) Penerapan *Control* teori Cooper pada penetapan ADIZ negara. Negara-negara menerapkan juga landasan teori hukum yang memiliki kesamaan jiwa dan dasar ADIZ dalam dunia landasan teori, yaitu Teori Penguasaan Cooper (*Cooper's control theory*), bahwa kedaulatan negara itu ditentukan oleh kemampuan negara-negara yang bersangkutan untuk menguasai ruang udara yang ada diatas wilayahnya.

Kata Kunci : Ketentuan Hukum internasional, Penerapan, ADIZ Ruang Udara

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kedaulatan merupakan salah satu unsur penting eksistensi sebuah negara. Dilihat dari sudut ilmu bahasa kedaulatan dapat diartikan sebagai sebuah kekuasaan tertinggi atas pemerintahan negara, daerah, dan sebagainya. Dalam konteks ilmu tata negara, dinyatakan bahwa kedaulatan dapat diartikan sebagai kekuasaan yang tertinggi yang mutlak, utuh, bulat dan tidak dapat dibagi-bagi dan oleh karena itu tidak dapat ditempatkan di bawah kekuasaan lain (Jimly, 2013). Namun demikian dalam proses perkembangan lebih lanjut, telah terjadi perubahan makna kedaulatan negara (Sakti, Suryo, 2011). Kedaulatan suatu negara tidak lagi bersifat mutlak atau absolut, akan tetapi pada batas-batas tertentu harus menghormati kedaulatan negara lain, yang diatur melalui hukum internasional. Hal inilah yang kemudian dikenal dengan istilah kedaulatan negara bersifat relatif (*Relative Sovereignty of State*) (Fred, 1996).

Dalam konteks hukum internasional, negara yang berdaulat pada hakikatnya harus tunduk dan menghormati hukum internasional, maupun kedaulatan dan integritas wilayah negara lain (Sakti, Suryo, 2011). Pada hakekatnya kedaulatan merupakan atribut dan ciri khusus dari suatu negara. Tanpa adanya kedaulatan, maka tidak akan ada yang dinamakan negara. Kedaulatan pada dasarnya merupakan suatu sifat atau ciri hakiki dari negara, di mana negara tersebut berdaulat, tetapi mempunyai batas-batasnya, yaitu ruang berlakunya kekuasaan tertinggi ini dibatasi oleh batas-batas wilayah negara itu, di luar wilayahnya negara tersebut tidak lagi memiliki kekuasaan (Fred, 1996). Kedaulatan tidak boleh dipandang sebagai sesuatu yang bulat dan utuh dan mutlak, melainkan dalam batas-batas tertentu wajib tunduk pada pembatasan-pembatasan yang berupa hukum internasional maupun kedaulatan dari sesama negara lainnya (Pantja, I Gede, 2009). Negara yang berdaulat wajib mematuhi dan tunduk pada hukum internasional serta tidak boleh melanggar atau merugikan kedaulatan negara lain.

Konvensi Chicago 1944, dalam Pasal 1 menegaskan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya. Ketentuan dalam 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. Namun dalam praktek pelaksanaannya ternyata ada beberapa Negara yang memberlakukan jalur tambahan sebagai suatu kawasan secara sepihak untuk keperluan penentuan zona identifikasi sistim pertahanan di wilayah ruang udara negaranya, yang dikenal dengan istilah *Air Defence Identification (ADIZ)*. Kawasan ADIZ dapat ditetapkan merentang jauh keluar sampai ratusan kilometer di wilayah udara bebas sesuai dengan kepentingan negara yang menerapkan dan menetapkan ADIZ nya untuk kepentingan mendeteksi bahaya-bahaya yang mungkin datang di wilayah ruang udara dan mengancam eksistensi negaranya. Guna kepentingan pelaksanaan kedaulatan negara diruang udara tersebut kemudian negara-negara menetapkan pada bagian tertentu di wilayah ruang udaranya sebagai daerah bahaya, daerah terbatas, daerah terlarang untuk semua penerbangan. Daerah atau Zona yang ditetapkan adanya larangan-larangan tertentu ini biasanya adalah daerah militer atau daerah latihan ataupun daerah-daerah obyek vital nasional, ataupun pembatasan-pembatasan penerbangan pada daerah-daerah tertentu lainnya (Supoyo, J, 1996).

Penerapan ADIZ tersebut secara Internasional tidak didasarkan pada ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944, namun dibenarkan dan diakui oleh masyarakat internasional. Penerapan ADIZ oleh suatu negara tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ tersebut, namun lebih pada kepentingan pertahanan udara bagi negara pemiliknya, dan hal ini secara internasional dapat dibenarkan dan tidak dipersalahkan oleh negara lain sepanjang tidak ada negara lain yang kemudian mempermasalahkannya.

1.2. Permasalahan

Berdasarkan penjelasan dalam latar belakang sebagaimana tersebut di atas, permasalahan dalam kajian ini adalah: Atas dasar ketentuan hukum Internasional apa negara-negara dapat menerapkan ADIZ pada wilayah ruang udara negaranya ?

1.3. Tujuan

Tujuan kajian adalah untuk menganalisis ketentuan hukum internasional apa yang dapat dipergunakan negara-negara sebagai landasan hukum di dalam menerapkan ADIZ di wilayah ruang udara negaranya.

1.4. Metode

Metode penelitian yang diterapkan dalam naskah ini adalah metode penelitian hukum normatif (yuridis normatif), yaitu metode penelitian hukum dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder dalam hal ini berupa ketentuan-ketentuan hukum Internasional dan atau peraturan perundang-undangan terkait dan atau dokumen hukum lain ataupun referensi lainnya (Johnny, Ibrahim,2012), yang berkaitan dengan ADIZ yang digunakan untuk mengidentifikasi konsep dan atau prinsip-prinsip hukum dengan melalui metode berpikir deduktif yaitu cara berpikir dalam penarikan kesimpulan yang ditarik dari sesuatu yang sifatnya umum dan benar adanya (dalam hal ini adalah fakta keberadaan ADIZ

dalam ketentuan hukum Internasional dan praktek penerapannya oleh negara-negara , maupun teori yang dipergunakan dalam menerapkan Adiz) dan kesimpulan yang dihasilkan ditujukan untuk sesuatu yang sifatnya khusus (Sugono, Bambang, 2011) dalam hal ini adalah dasar dan alasan negara menerapkan ADIZ di ruang udaranya.

2. SUMBER HUKUM DAN TEORI PENERAPAN ADIZ

2.1. Sumber Hukum Internasional (Umum)

Sumber Hukum Internasional menurut ketentuan Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional adalah terdiri (Parthiana, I Wayan, 2002) ;

- a. Perjanjian Internasional (*International Conventions*)
- b. Kebiasaan International (*International Custom*)
- c. Prinsip Hukum Umum (*General Principles of Law*) yang diakui oleh negara-negara beradab
- d. Keputusan Pengadilan (*judicial decisions*) dan pendapat para ahli yang telah diakui kepakarannya (*Theachings of the most highly qualified publicists*)
 - 1) Perjanjian internasional adalah persetujuan antara dua atau lebih negara dalam bentuk tertulis, diatur sesuai dengan prinsip-prinsip hukum internasional. Secara umum dikelompok menjadi dua:
 - Perjanjian Multilateral yaitu sebuah persetujuan yang disepakati oleh lebih dari dua negara. Ketika perjanjian ini merupakan cerminan dari pendapat masyarakat internasional pada umumnya, maka perjanjian tersebut bisa menjadi apa yang disebut dengan “*Law-Making Treaty*”. Traktat yang membuat Hukum. Perjanjian ini menciptakan norma umum hukum yang akan dipakai oleh masyarakat internasional sebagai prinsip utama di masa mendatang guna menyelesaikan suatu perkara di antara mereka.
 - Perjanjian Bilateral adalah Kontrak Internasional antara dua negara. Tujuan perjanjian ini adalah menetapkan kewajiban-kewajiban hukum tertentu dan segala akibatnya jika melakukan atau tidak melakukan kewajiban tersebut terhadap pihak yang menandatangani kontrak tersebut
 - 2) Kebiasaan International (International Custom)

Ada dua elemen yang harus ada dalam kebiasaan internasional untuk bisa dipakai sebagai sumber hukum internasional:

 - Praktek Negara-negara: Unsur-unsur yang dilihat dalam praktek negara adalah seberapa lama hal itu sudah dilakukan secara terus menerus (duration); keseragaman atau kesamaan dari praktek tersebut dalam berbagai kesempatan dan berbagai pihak yang terlibat (uniformity) serta kadar kebiasaan yang dimunculkan oleh tindakan tersebut (generality). Lihat Fisheries Jurisdiction (Merits) Case (1974) ICJ Reports, hal 3 dan North Sea Continental Shelf Cases (1969) ICJ Report, hal 6.
 - *Opinio Juris sive Necessitatis*. Ini adalah pengakuan subyektif dari negara-negara yang melakukan kebiasaan internasional tertentu dan kehendak untuk mematuhi kebiasaan internasional tersebut sebagai sebuah hukum yang memberikan hak dan kewajiban bagi negara-negara tersebut.

- 3) Prinsip Hukum Umum (*General Principles of Law*) yang diakui oleh negara-negara beradab.

Sumber hukum ini digunakan ketika perjanjian internasional dan kebiasaan yang ditemukan tidak kuat dipakai sebagai dasar untuk memutuskan suatu perkara. Hal ini penting dilakukan agar pengadilan tidak berhenti begitu saja karena tidak ada aturan yang mengatur (*non liquet*). Namun sampai saat ini belum terlalu jelas apakah yang dimaksud sebagai prinsip hukum hanya yang telah diakui oleh masyarakat internasional ataukah prinsip hukum nasional tertentu saja sudah cukup.

Prinsip hukum umum seringkali berguna dan berfungsi sebagai keterangan untuk menginterpretasikan sebuah kebiasaan atau perjanjian internasional. Hal ini terutama ditemukan dalam naskah persiapan suatu perjanjian internasional.

Prinsip-prinsip yang pernah digunakan oleh Mahkamah Internasional antara lain adalah *Good Faith*, *Estoppel*, *Res Judicata*, *Circumstantial Evidence*, *Equity*, *Pacta Sunt Servanda* dan *Effectivites*. Lihat *Diversion of Water from the Meuse Case* (1937) PCIJ Reports, Series A/B, no 70; *Temple of Preah Vihear Case (Merits)* (1962) ICJ Reports, hal 6 dan *the Corfu Channel Case (Merits)* (1949) ICJ Reports hal 4

- 4) Keputusan Pengadilan.

Pasal 59 Statuta Mahkamah Internasional menegaskan bahwa :

“the decision of the Court shall have no binding effect except between the parties and in respect of that particular case”.

Konsekuensinya:

Mahkamah tidak mengakui prinsip *Preseden* dan keputusan sebelumnya tidak mengikat secara teknis. Tujuannya adalah bahwa mencegah sebuah prinsip yang sudah dipakai Mahkamah dalam putusannya digunakan untuk negara lain atas kasus yang berbeda. Lihat *Certain German Interest in Polish Upper Silesia Case* (1926) PCIJ Reports, Series A, no 7. Keputusan Mahkamah bukan merupakan sumber formal dari sumber hukum internasional. Keputusan Peradilan hanya memiliki nilai persuasif. Sementara keputusan peradilan nasional berfungsi sebagai acuan tidak langsung adanya *opinio juris* terhadap suatu praktek negara tertentu

2.2. Sumber Hukum Internasional Penerapan ADIZ

Sumber hukum internasional yang mengatur penggunaan dan pemanfaatan ruang udara untuk kepentingan penerbangan sipil pada awalnya adalah konvensi Paris 1919 dan kemudian berkembang dan berlanjut diatur dalam Konvensi Chicago 1944. Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944, pada dasarnya adalah mengatur penggunaan dan pemanfaatan ruang udara untuk kepentingan penerbangan sipil. Ketentuan penerapan ADIZ tidak ditemukan dalam konvensi tersebut, dan dalam upaya penetapan dan penerepannya berkembang teori-teori penerapan ADIZ. Berikut penggambaran atau pemetaan singkat tentang Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 dan beberapa teori penerapan ADIZ. Dasar hukum pendirian ADZ adalah praktek internasional yang telah menjadi hukum kebiasaan Internasional . ADIZ dibentuk atas pertimbangan keamanan, khususnya untuk keperluan identifikasi pesawat udara yang diperkirakan akan

memasuki wilayah negara pendiri ADIZ (Supri Abu, Kol Pnb 2016).

a. **Konvensi Paris 1919**

Konferensi Paris 13 Oktober 1919 yang diikuti oleh 27 negara menghasilkan Konvensi Paris 1919 (*Paris Convention*). Pasal 1 Konvensi Paris 1919 mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Konsekuensinya adalah negara diberi hak untuk mengatur maskapai penerbangan yang beroperasi di wilayah udara mereka. Pasal 1 Konvensi Paris 1919: “*The High Contracting Parties recognise that every power has complete and exclusive sovereignty the air space above its territory*”.

Ratifikasi Konvensi Paris berjalan sangat lambat karena ada beberapa ketentuan yang tidak atau kurang disetujui oleh Negara peserta Konferensi, antara lain ketentuan yang menyangkut hak lintas seperti yang terdapat pada Pasal 5: “*...no contracting State shall, except by a special and temporary authorization, permit the flight above its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State*”. Pasal ini hendak menegaskan bahwa ada pembatasan terhadap masalah lintas. Pembatasan tersebut mempunyai hubungan dengan kriteria keanggotaan suatu negara terhadap konvensi. Jadi, negara yang menjadi anggota Konvensi mempunyai wewenang membatasi penerbangan pesawat udara negara lain yang bukan anggota Konvensi, melalui wilayah udara negara anggota Konvensi (Frans, 1987).

Selanjutnya hal penting lain yang perlu diperhatikan adalah ketentuan Pasal 2 Konvensi Paris yang menyatakan:

“Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory to the aircraft of the other contracting States, provided that the conditions laid down in the present Convention are observed. Regulations made by a contracting State as to the admission over its territory of the aircraft of the other contracting States shall be applied without distinction of nationality”

Ketentuan Pasal 2 ini mengandung arti bahwa masalah lintas diberikan kepada pesawat udara komersial dan non-komersial, tetapi dalam batas pesawat udara negara anggota Konvensi saja. Dengan demikian, pesawat udara negara anggota Konvensi berhak melintasi wilayah udara negara anggota Konvensi yang lain tidak wajib terlebih dahulu mendapat izin pemerintah negara yang disebut terakhir (Frans, 1987).

b. **Konvensi Chicago 1944**

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang merupakan penegasan dari Konvensi Paris 1919, menyatakan: “*...The Contracting State recognized that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. Pasal ini mengatur tentang kedaulatan yang dimiliki oleh negara peserta Konvensi di ruang udara di atas wilayahnya. Walaupun konsep kedaulatan bukan merupakan prinsip ekonomi, karena lebih tepat disebut konsep politik, namun demikian, dari Pasal 1 Konvensi ini dapat ditarik suatu konsekuensi ekonomi yang penting, bahwa setiap negara memiliki hak untuk menutup ruang udara di atas wilayahnya dari usaha komersial yang dilakukan oleh negara asing (Martono, K,1981).

Dengan cara ini suatu negara dapat melakukan monopoli angkutan udara untuk ke dan dari wilayahnya. Oleh karena itu, demi menjamin terciptanya ketertiban lalu lintas

penerbangan sipil internasional diperlukan kesediaan negara-negara untuk membuat perjanjian internasional baik bilateral, regional, plurilateral maupun multilateral mengenai hak-hak komersial. Pasal 5 Konvensi menyatakan:

“Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights. Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable”.

Pasal 5 menyatakan bahwa penerbangan *non-schedule* yang melintasi batas wilayah negara, baik penerbangan yang bersifat *non-traffic* maupun penerbangan *traffic* yaitu mengangkut dan menurunkan barang atau surat, harus mendapatkan izin dari negara kolong dan selama penerbangan diharuskan mematuhi semua peraturan yang ditetapkan negara kolong. Pasal ini erat kaitannya dengan pertukaran hak-hak komersial untuk penerbangan *non-schedule* internasional. Sedangkan Pasal 6 Konvensi mengatur tentang penerbangan terjadwal internasional yang berbunyi:

“No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization”.

Pasal ini secara tegas menyatakan bahwa penerbangan sipil yang melayani pengangkutan terjadwal internasional (*schedule international*) hanya dapat beroperasi apabila sebelumnya telah diberikan izin berupa suatu *“permission”* atau pemberian hak lainnya oleh negara yang melintasi rute penerbangannya. Dengan perkataan lain, pengoperasian angkutan udara terjadwal internasional memerlukan adanya perjanjian antar negara, baik secara bilateral maupun secara multilateral.

Sembilan puluh enam pasal dari konvensi ini menetapkan hak-hak khusus dan kewajiban-kewajiban bagi semua negara-negara peserta. Konvensi Chicago 1944 yang ditandatangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 dengan anggota berjumlah 152 negara termasuk Indonesia, dinilai mengandung kelemahan (Saefulloh, E, 1990). Salah satu kelemahannya adalah adanya pertentangan kepentingan antara penegakan kedaulatan negara secara maksimal dengan kekerasan senjata yang berlawanan dengan kepentingan melindungi keselamatan jiwa manusia di dunia penerbangan sipil. Sehingga pada tanggal 10 Mei 1984 di Montreal telah ditandatangani protokol yang merubah Konvensi Chicago (*Amandement to Chicago Convention 1944*) dengan memasukkan pasal 3 Bis, mengenai:

- a. Kewajiban hukum untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil (kemanusiaan).
- b. Negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil pelanggar untuk mendarat di bandar udara yang ditentukan.

- c. Negara diminta menggunakan prosedur pencegahan (*Interception*) terhadap pesawat udara sipil.
- d. Setiap pesawat udara sipil harus mematuhi instruksi yang diberikan oleh pesawat udara negara yang melakukan pencegahan.
- e. Setiap negara harus menetapkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan hukum yang berat bagi para pelaku dan operator pesawat udara sipil, yang dengan sengaja bertentangan dengan Konvensi ini.

Dalam melakukan penyergapan terhadap pesawat yang melanggar ketentuan harus diperhatikan tata cara sebagaimana diatur dalam *Attachment* dari *Annex 2 Rules of the Air*. Untuk menjamin adanya tingkat keselamatan yang optimal bagi penerbangan maka negara melalui ICAO menetapkan *standard* dan *recommended practices* untuk bisa diikuti oleh setiap negara dalam menyelenggarakan pengendalian ruang udara di atas wilayah kedaulatannya. Bila terdapat negara yang dalam menentukan pengendalian ruang udara di atas wilayah kedaulatannya berlainan dari standar yang ditetapkan ICAO, maka negara tersebut wajib memberitahukan perbedaannya tersebut kepada ICAO sehingga bisa diketahui oleh negara-negara lain (Suherman, E. 1983).

Daftar negara-negara yang mempunyai perbedaan pengaturan dari standar ICAO beserta isi perbedaannya dicantumkan dalam suplemen *Annex* yang bersangkutan. Sedang bagi penerbangan di atas wilayah yang tidak termasuk kedaulatan suatu negara (laut lepas), ICAO menetapkan aturan ketentuan pengaturan penggunaan ruang udara (*annexes*) yang direkomendasikan untuk diikuti oleh semua negara.

Dalam konvensi-konvensi tersebut memang menegaskan adanya upaya penyergapan dan lain-lain terhadap pesawat yang dianggap melanggar, namun tidak dimaksudkan sebagai pendekatan penyergapan perang atau militer namun dalam konteks pelanggaran penerbangan sipil, dan tidak ada sama sekali ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan militer dan atau pertahanan keamanan. Adapun dalam kaitan suatu negara menerapkan suatu ADIZ di wilayah ruang udara negaranya adalah diperuntukan untuk penetapan zona pertahanan kepentingan wilayah ruang, dengan pendekatan militer dan atau pertahanan sebagai negara yang berdaulat. Terhadap kepentingan seperti ini baik dalam Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 tidak diatur.

2.3. Teori-teori Penerapan ADIZ

Dalam kaitan kepentingan ADIZ yang secara Internasional dapat dibenarkan, terdapat beberapa teori yang memberikan jastifikasi ilmiahnya, antara lain sebagai berikut:

a. Teori Penguasaan Cooper (*Cooper's Control Theory*)

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".

Teori cooper ini telah dipergunakan oleh Amerika Serikat dan Kanada dengan ADIZ dan *Canadian Air Defence Identification Zone*" (CADIZ). (Priyatna, 1977). Usaha-usaha Amerika Serikat dan Kanada yang menetapkan beberapa bagian dari Lautan Pasifik

dan Lautan Atlantik sebagai daerah keamanan yang disebut dengan ADIZ dan CADIZ sebenarnya bertitik tolak kepada pengamanan negaranya dari usaha gangguan keamanan yang mungkin tiba-tiba terjadi.

b. Teori Air Defense Identification Zone

Peter A. Dutton seorang Profesor di U.S Naval War College dalam tulisan yang berjudul *Caelum Liberam: Air Defense Identification Zones Outside* menyatakan bahwa ADIZ sebagai wilayah untuk melakukan identifikasi sebelum pesawat terbang asing memasuki wilayah udara kedaulatan, dimulai dari luar wilayah kedaulatan udara suatu negara hingga memasuki wilayah kedaulatan udaranya. Penentuan ADIZ didasari dengan perhitungan terhadap ancaman yang benar-benar potensial serta lokasi obyek-obyek vital nasional yang mendapat prioritas untuk dipertahankan dari kemungkinan serangan udara pihak lain. Setiap negara berhak membentuk ADIZ di wilayah udara yang berada dibawah kedaulatan dan yurisdiksinya, namun penetapan ADIZ yang demikian tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ atas laut bebas yang tercakup dalam ADIZ negara itu (Azhari, 2015). Pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer yang berada dalam zona tersebut, dan akan terbang mengarah ke pantai negara pendiri ADIZ diwajibkan memberikan laporan rencana penerbangan (*flight plan*) kepada negara pemilik ADIZ. Bagi pesawat udara yang tidak melakukan kewajiban tersebut akan menghadapi tindakan intersepsi (penyergapan) oleh negara pemilik ADIZ. Adapun efektifitas ADIZ ini dapat dicapai apabila didukung dengan sistem “*Air Traffic Control*” (ATC) yang mampu bertindak korelatif dengan sistem pertahanan udara nasional.

3. LANDASAN PENERAPAN ADIZ OLEH NEGARA

3.1. Ketentuan Internasional yang dijadikan dasar oleh negara-negara

a. Penerapan Pasal 51 Piagam PBB tentang hak bela diri negara

Ketentuan dalam Pasal 51 piagam PBB 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.”

Meskipun redaksional hak membela diri (*self defence*) tersirat dalam bunyi pasal tersebut, namun dalam travaux prepatiores 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. Dalam perkembangan

praktek-praktek yang diterapkan Negara diindikasikan telah menafsirkan hak membela diri tersebut dengan meluaskan makna dan penerapan hak bela diri menjadi melindungi diri (*self preservation*) karena untuk membela diri bukan kemudian menjadi membatasi negara tersebut untuk melindungi diri dari ancaman yang dihadapi, tetapi menuntut tindakan aktif melindungi diri dengan berbagai cara. Dengan demikian menerapkan ADIZ pada dasarnya merupakan tindakan upaya preventif/pencegahan ancaman dari luar terhadap negara pemilik nya (Juajir,1996). Atas dasar itulah masyarakat internasional tidak akan memperlakukan suatu negara yang menerapkan ADIZ pada wilayah ruang udara nasionalnya, sepanjang kemudian tidak menjadikan adanya konflik dengan negara lain. Dasar hukum pendirian ADIZ adalah asas bela diri (*self defence*) yang diakui dalam Pasal 51 Piagam PBB (Agung, Yuwono, 2006). 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.

Pada dasarnya ADIZ merupakan sarana penunjang sistem pertahanan udara nasional Penentuan penerapan ADIZ dengan pemahaman sebagai dimaksud sebagai hak bela negara ini, pada dasarnya adalah merupakan representasi pemahaman konsep tentang ADIZ sebagaimana teori penguasaan ruang udara yang disampaikan oleh Coopers (*Coopers control theory*) maupun teori ADIZ dari Peter A. Dutton, karena dengan jelas ditekan bahwa suatu negara yang kemudian menerapkan ADIZ di wilayah ruang udaranya, negara tersebut tentu berupaya semaksimal mungkin untuk mempertahankannya dari berbagai ancaman dan tantangan dan diyakini oleh negara tersebut mampu mempertahankannya karena didukung kekuatan dan kemampuan pertahanan udara yang dimilikinya untuk mempertahankan kedaulatan di wilayah tersebut, juga kekuatan politik, hukum maupun diplomasinya.

b. Penerapan hukum kebiasaan internasional (*customary international law*)

Selain mendasarkan pada ketentuan Pasal 51 Piagam PBB sebagai mana disebutkan diatas, Praktek penerapan ADIZ juga mendasarkan pada ketentuan Hukum kebiasaan Internasional (*customary international law*). Landasan Hukum Kebiasaan yang dijadikan acuan negara-negara dalam menerapkan ADIZ antara lain adalah:

- 1) 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. Dalam konteks sejarah pembentukan ADIZ di level internasional, pertama kali diperkenalkan oleh Amerika Serikat pada bulan Desember 1950, semasa perang Korea. Lima bulan kemudian Kanada juga mengeluarkan sejumlah peraturan yang diberi nama : *Rules for the Security Control of Air Traffic*. Sama dengan Amerika Serikat, peraturan yang dikeluarkan oleh Kanada itu maksudnya untuk, *in the interest of national security, to identify, locate and control aircraft operation within areas designated as "Canadian Air Defence Identification Zone" (CADIZ)*.

- 2) *Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization)*. Selain itu ADIZ juga diatur dalam *Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization)*, pada chapter 3 tentang *Airspace Organization* Ayat 3.3.4 *Special Designated Airspace* yang mengakui keberadaan ADIZ suatu Negara:

“In a number of cases. State have found it necessary to establish special parties disgnated airspace where aircraft, when operating therein, are required to emply whit procedurs additional to those resulting from normal provision of ATS (mainly special identification and/or reporting procedurs). Such areas are disgnated by a variety name ie. Air Defence Identification Zona (ADIZ) being one of more common area but they all have in common the understanding that non-compliance by aircreaf with imposed provisions generally result in prompt retaliatory action (interception , force landing, etc).”

Ketentuan hukum internasional dalam Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional maupun dalam *Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization)* yang kedudukannya sebagai hukum kebiasaan Internasional dijadikan sumber hukum dan sebagai dasar / landasan negara dalam menerapkan ADIZ dan bahkan juga terhadap kepentingan lain bagi negaranya, tidak menjadi persoalan hukum pada masyarakat internasional. Masyarakat internasional dalam hal ini telah memaklumi dan memahami bahwa ketentuan hukum kebiasaan internasional ini telah menjadi yuriprudensi internasional dan mengikat.

Jiwa dan semangat yang terkandung dalam subtansi Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional dan *Document 9426-AN/924 First Edition 1984 ICAO (International Civil Aviation Organization)* yang kedudukannya sebagai hukum kebiasaan, memiliki kesamaan tujuan dengan kandungan subtansi dari Pasal 51 Piagam PBB yang kemudian diterapkan oleh Peter A. Dutton sebagai dasar pertimbangan teori ADIZ yang dikembangkannya.

3.2. Penerapan Atas Dasar Asas Hak Bela Diri Negara dan Kontrol Teori

a. Penerapan oleh Amerika dan Kanada

Konvensi Chicago 1944 merupakan landasan berpijak dari ketentuan-ketentuan hukum udara internasional. Kedaulatan wilayah udara negara diatur dalam Konvensi Chicago yang menyatakan: *the contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*. Hukum internasional tidak memberikan hak untuk lintas damai melalui ruang udara, dan untuk memasuki ruang udara suatu negara dibutuhkan ijin dari negara dimana wilayah udaranya akan dimasuki. Ruang udara sepenuhnya tunduk kepada kedaulatan (*sovereignty*) yang lengkap dan eksklusif dari negara kolong (*subjacent state*) sebagaimana ditegaskan oleh ketentuan pasal 1 Konvensi Chicago 1944 (Rahmadi, Ida Bagus, 2003). Batasan pengaturan yang dimaksudkan dalam Pasal 1 tersebut terbatas hanya menyebutkan demikian, ketentuan tentang batas kedaulatan wilayah udara baik secara vertikal dan horisontal tidak

ditemukan pengaturannya dalam konvensi. Peluang penerapan ADIZ oleh suatu negara tidak dibuka oleh konvensi Chicago 1944, namun dikembangkan dan dirasionalkan pembenarannya melalui penafsiran analogi dan sinkronisasi dari makna-makna yang terkandung dalam Pasal 1, 2 dan 3 Konvensi Chicago 1944.

Pasal 1 Konvensi Chicago khususnya pada kata “complete and exclusive”, menimbulkan pertanyaan: apakah yang dimaksud dengan kata ini bahwa kedaulatan negara di ruang udara dapat digunakan dan dilaksanakan secara penuh dan eksklusif tanpa memperhitungkan kepentingan negara lain. Jawaban atas pertanyaan dijelaskan oleh Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 bahwa yang dimaksud dengan penuh (complete) adalah: bahwa negara yang berada di bawah ruang udara mempunyai hak secara penuh atau utuh untuk mengatur ruang udara yang berada di atasnya, dan pada Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 yang dimaksud dengan eksklusif (exclusive) adalah negara lain yang ingin memasuki wilayah udara suatu negara harus meminta izin terlebih dahulu kepada negara kolong tersebut (Martono, K. dan Amad Sudiro, 2012).

Pada prinsipnya penetapan batas wilayah suatu negara dengan negara lain (darat, laut dan udara) adalah berdasarkan perjanjian dengan negara-negara tetangga. Pada dasarnya setiap negara memiliki batas kedaulatan di wilayah udara secara horisontal adalah sama dengan seluas wilayah darat negaranya, sedangkan negara yang berpantai batas wilayah negara akan bertambah yaitu dengan adanya ketentuan hukum yang diatur di dalam *Article 3 United Nations Convention on the Law Of the Sea* (1982) yang menyebutkan setiap negara pantai dapat menetapkan lebar laut wilayahnya sampai maksimum 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal (*base line*), dengan cara luas daratan yang berdasarkan perjanjian perbatasan dengan negara tetangga dan ditambah dengan Pasal 3 Konvensi Hukum Laut 1982. Begitu pula dalam hal apabila laut wilayah yang berdampingan atau berhadapan dengan milik negara tetangga yang kurang dari 2 x 12 mil laut, maka penyelesaian masalah batas wilayah udara secara horisontal adalah melalui perjanjian antar negara tetangga seperti halnya dalam hukum laut internasional. Penegasan penetapan batas laut, darat dan udara sebagaimana tersebut diatas, mengacu dan mendasarkan pada ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 (Pasal 1, 2 dan 3) dan kaitan dengan lebar wilayah laut dengan mengacu pada Pasal 3 Konvensi Hukum Laut 1982 dan memperhatikan kesepakatan dan perjanjian bilateral dengan tetangga yang berkepentingan.

Penentuan dan atau penetapan wilayah untuk kepentingan tertentu yang dilakukan oleh negara baik di wilayah darat, laut maupun udara (ADIZ) jelas memerlukan adanya kesepakatan bilateral antar negara dan memenuhi ketentuan hukum internasional yang berlaku sebagaimana dijelaskan diatas. Khusus penerapan penetapan ADIZ dapat tidak didasarkan pada hal yang demikian, namun mendasarkan pada prinsip internasional yang dibenarkan yang sering disebut dengan prinsip Self Defence. ADIZ merupakan zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara bagi suatu negara, dimana zona tersebut pada umumnya terbentang mulai dari wilayah territorial negara yang bersangkutan hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang berbatasan dengan negara tersebut, namun penetapan ADIZ yang demikian tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ adalah wilayah di mana semua pesawat terbang sipil atau militer yang melintas harus melaporkan diri kepada pengawas penerbangan militer. Sistem pelaporannya berbeda dengan sistem pengaturan lalu lintas udara sipil. Karena tujuannya untuk pertahanan udara di wilayah negara, tentu saja sistem ini didukung oleh sistem radar yang terkoneksi dengan sistem persenjataan pertahanan

udara. Sistem persenjataan pertahanan udara inilah yang menjadi faktor penentu keberhasilan ADIZ.

Dalam kaitan penerapan dan penetapan ADIZ, beberapa negara seperti Amerika Serikat dan Kanada mengajukan secara sepihak untuk menetapkan zona tambahan wilayah ruang udara diatas *contiguous zone* wilayah ruang lautnya sebagai ruang udara yang diperuntukan untuk Zona pertahanan udara di wilayah ruang udara negaranya . Penerapan sepihak ADIZ di wilayah ruang udara diatas *contiguous zone* wilayah ruang lautnya oleh Amerika dan Kanada ini diterapkan oleh mereka atas dasar penerapan prinsip internasional hak bela diri negara. Secara Internasional 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 banyak negara didunia termasuk Amerika membuat/menetapkan zona petunjuk pertahanan udara atau ADIZ. Dalam rangka pelaksanaan kedaulatan negara di ruang udara tersebut sering negara-negara menetapkan pada bagian tertentu wilayah ruang udaranya sebagai daerah bahaya, daerah terbatas, dan daerah terlarang untuk semua penerbangan. Biasanya daerah ini adalah daerah militer atau daerah latihan atau daerah-daerah obyek vital nasional, serta pembatasan-pembatasan penerbangan pada daerah-daerah tertentu lainnya (Priyatna, 1977). Disamping mendasarkan pada penerapan prinsip hak bela negara sesuai Pasal 51 Piagam PBB , Penetapan ADIZ oleh Amerika dan Kanada ini secara teori, pada dasarnya adalah menerapkan teori Cooper: yang 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*”

Usaha-usaha Amerika Serikat dan Kanada yang menetapkan beberapa bagian dari Lautan Pasifik dan Lautan Atlantik sebagai daerah keamanan yang disebut dengan ADIZ dan CADIZ sebenarnya bertitik tolak kepada pengamanan negaranya dari usaha gangguan keamanan yang mungkin tiba-tiba terjadi. Penetapan ADIZ dan CADIZ oleh Amerika dan Kanada tidak menimbulkan persoalan pada masyarakat internasional, karena memang negara-negara ini memepak ADIZ maupun CADIZ pada ruang wilayah udaranya, untuk kepentingan kedaulatan, pertahanan dan keamanan negaranya, dan mereka mampu memelihara dan mejaganya baik secara teknis maupun politik, hukum dan diplomasi, unsur dasar teori Coopers dalam penerapan ADIZ maupun CADIZ oleh Amerika dan Kanada relatif terpenuhi.

b. Penerapan pada wilayah ruang udara yang masih berstatus sengketa atas dasar teori bela negara dan teori *cooper* (Kasus Jepang vs China)

Pada tanggal 23 Nopember Pemerintah China mengumumkan pendirian ADIZ sekaligus merilis peta dan letak koordinatnya yang mengharuskan semua pesawat untuk melaporkan rencana penerbangan, menggunakan radio dua arah dan menggunakan logo kebangsaan sebagai tanda pesawat tersebut. Wilayah yang termasuk dalam ADIZ China ini adalah gugusan pulau yang menjadi sengketa antara China dan Jepang yang disebut Diaoyu oleh China dan disebut Senkaku oleh Jepang (Afdhal, 2015).

Sensaku merupakan gugusan pulau yang tidak berpenghuni terdiri atas 5 pulau dan 3 karang besar, saat ini berada dibawah administrasi Jepang sehingga secara de facto di klaim menjadi milik Jepang. Tetapi wilayah ini juga di klaim menjadi bagian wilayah

China sebagai bagian kecamatan Toucheng, Kabupaten Yilan, Taiwan. Kepulauan ini terletak sekitar 120 mil laut sebelah timur dari pantai terdekat China.

Sengketa ini mulai mendapat perhatian internasional sejak tahun 1972, saat itu *United Nation Economic Commisions For Asia and Far East* (UNECAFE), mempublikasikan hasil survei yang dilakukan pada tahun 1968 yang menyatakan terdapat bahwa disekitar perairan Sensaku terdapat cadangan minyak dan gas alam yang cukup besar, Sejak saat itu Jepang dan China melakukan berbagai upaya untuk menanamkan klaimnya di wilayah kepulauan tersebut. Pada 16 Januari 2012 Jepang mengumumkan bahwa pemerintahnya akan memberi nama pada 39 pulau-pulau yang belum bernama yang di klaim Jepang menjadi miliknya termasuk yang berada di laut China yaitu Pulau Sensaku. Proses penamaan pulau-pulau ini selesai pada Maret 2012. Sementara China dalam kepentingan penetapan wilayah ruang udaranya dalam hal ini untuk kepentingan ADIZ negaranya menetapkan termasuk wilayah Sensaku yang di klaim milik Jepang dan wilayah yang sama yang disebut wilayah Leodo oleh China.

Penetapan ADIZ oleh China ini dianggap tumpang tindih dan dinilai memiliki kelemahan tertentu dan menuai kontroversi dan mendapat protes dari berbagai negara, tidak hanya negara di kawasan Asia Timur, tetapi juga negara-negara di kawasan Asia Pasifik. Penetapan ADIZ oleh China jelas melanggar Hukum Internasional karena sarat terpenting penentuan ADIZ oleh suatu negara adalah bahwa wilayah ruang udara yang ditetapkan ADIZ nya tersebut secara de facto maupun de jure dimiliki atau ada dalam wilayah negaranya dan tidak ada sengketa. Faktanya wilayah yang ditetapkan sebagai ADIZ oleh China masih bermasalah dengan Jepang. Dalam kasus ini terlihat bahwa upaya China memperluas ADIZ nya hingga bersinggungan dengan wilayah Jepang dianggap membahayakan Jepang dan dalam hal ini secara internasional penetapan ADIZ China adalah merupakan upaya dinilai sebagai upaya okupasi (*ocupation*) dan legitimasi wilayah. Penetapan ADIZ oleh China ini dinilai oleh masyarakat internasional sebagai tindakan yang melanggar hukum internasional dan bukan sebagai wujud penerapan asas bela diri (*Self Defence*) sebagaimana dimaksud oleh Pasal 51 Piagam PBB.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa walaupun negara dapat menetapkan ADIZ pada wilayah ruang udaranya berdasarkan pada hukum kebiasaan internasional, belum tentu dapat diterima negara lain. Apalagi negara tersebut belum atau tidak mampu mengontrol dan mengamankan wilayahnya secara efektif, dan mampu menghilangkan konflik dengan negara lain tersebut, artinya penerapan kontrol teori *Coopers* dalam penentuan dan penetapan ADIZ oleh negara menjadi faktor penting dan utama yang perlu dipertimbangkan oleh negara yang akan menentukan ADIZ.

4. PENUTUP

Dengan mendasarkan pada bahasan dan analisa sebagaimana diuraikan diatas dapat dirumuskan kesimpulan sebagai berikut:

- a. Tidak ditemukan adanya landasan hukum internasional formal dan tersurat yang dapat dipergunakan oleh negara untuk menerapkan ADIZ di wilayah ruang udara negara.
- b. Negara dapat menetapkan dan menerapkan ADIZ pada wilayah ruang udara negaranya atas dasar praktek- praktek internasional dan dibenarkan oleh hukum Internasional maupun hukum kebiasaan internasional(*customary international law*) dan landasan terori hukum sebagai berikut:

- 1) Penerapan asas bela diri (*self defence*) yang diakui dalam Hukum 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*). 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. Dan tidak dimaksudkan menyimpang dari pemahaman prinsip bela diri (*self defence*), dan tidak boleh diimplementasikan sebagai pendakwaan wilayah (Kasus Jepang-China) dalam hal ini China, dinilai menyalahi pemahaman prinsip bela diri Pasal 51 Piagam PBB).
 - 2) Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional yang menegaskan bahwa: Hak untuk membela diri yang dimaksud dalam Pasal 51 Piagam PBB pada hakekatnya memang merupakan sesuatu hak yang melekat
 - 3) Ketentuan 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* mengakui keberadaan adanya penerapan ADIZ di wilayah ruang udara oleh suatu negara.
- c. Negara-negara dalam menerapkan ADIZ pada wilayah ruang udara negaranya disamping atas dasar asas bela negara pada Pasal 51 Piagam PBB dan Pasal 38 ayat (1) statuta internasional, menerapkan juga landasan teori hukum yang memiliki kesamaan jiwa dan dasar ADIZ dalam dunia landasan teori, yaitu Teori Penguasaan Cooper (*Cooper's control theory*), bahwa kedaulatan negara itu ditentukan oleh kemampuan negara-negara yang bersangkutan untuk menguasai ruang udara yang ada diatas wilayahnya dan Teori Peter A. Dutton yang menyatakan bahwa ADIZ yang ditetapkan oleh negara adalah sebagai wilayah untuk melakukan identifikasi sebelum pesawat terbang asing memasuki wilayah kedaulatan suatu negara, dimulai dari luar wilayah kedaulatan negara suatu negara hingga memasuki wilayah kedaulatan negaranya.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih yang tidak terhingga kami sampaikan khususnya kepada Kapus Kajian Kebijakan Penerbangan dan Antariksa dan semua pihak yang memberikan bantuan, saran dan masukan sehingga kajian ini dapat terselesaikan dengan baik dan dapat dipublikasikan.

DAFTAR ACUAN

- Assidiqie, Jimly, 2013, *Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara*, Raja Grafindo, Jakarta.
- Asstawa, I Gde Pantja dan Suprin, Na'a, 2009, *Ilmu Negara dan Teori Negara*, Refika Aditama, Bandung.
- Azhari, 2015, *Pengaturan Intersepsi Dalam Annex 2 Konvensi Chicago tahun 1944 dan Implementasinya dalam Penegakan Kedaulatan Atas Wilayah Udara Nasional Indonesia*, Tesis, Universitas Padjadjaran, Bandung.
- Abdurrasjid, Priyatna, 1977, *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan Space Treaty 1967*, Binacipta, Bandung.

- Afdhal, Hidayat, 2015, *Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Pengaturan ADIZ sebagai Perwujudan Kedaulatan territorial*, Tesis Fakultas Hukum, UNHAS, Makasar.
- Hadiwijoyo, Suryo Sakti, 2011, *Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Isjwara, Fred, 1996, *Pengantar Ilmu Politik*, Binacipta, Bandung.
- Johnny, Ibrahim, 2012, *Teori, Metode dan Penelitian Hukum Normatif*, Cetakan Kedua, Bayumedia Publising, Malang-Jawa Timur.
- Likada, Frans, 1987, *Masalah Lintas di Ruang Udara*, Binacipta, Bandung.
- Martono, K. dan Amad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Rajawali Press, Jakarta.
- Martono, K., 1981, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung.
- Nugroho, Yuwono Agung, 2006, *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*, Bumi Intitama, Jakarta.
- Parthiana, I Wayan, 2002, *Perjanjian Internasional Bag I*, Penerbit Mandar Maju, Bandung
- Sugono, Bambang, 2011, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Pustaka.
- Supri Abu, Kol Pnb, 2016, *Pengelolaan Ruang Udara Nasional Pengaruhnya Terhadap Pertahanan Udara*, FGD Pemberdayaan Antariksa dan Ruang Udara dalam rangka Pertahanan negara, Dirjend Strahan KmenHan, Hotel Traveler 23 Nopember 2016, Jakarta.
- Supoyo, J, 1996, *Hukum Perang Udara Dalam Humaniter*, PT Toko Gunung Agung, Jakarta.
- Suherman, E 1983, *Pengantar Hukum Udara*, Alumni, Bandung.
- Supancana, Ida Bagus Rahmadi, 2003, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan*, CV Mitra Karya, Jakarta.
- Sumardi, Juajir, 1996, *Hukum Ruang Angkasa (Suatu Pengantar)*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta.
- Wiradipraja, E. Saefulloh, 1990, *Tinjauan Singkat Atas Berbagai Perjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara*, CV Lisan, Bandung.