

# PENETAPAN AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE (ADIZ) DALAM RANGKA MENDUKUNG KEDAULATAN WILAYAH UDARA NASIONAL

## DETERMINATION OF AIR DEFENSE IDENTIFICATION ZONE (ADIZ) IN ORDER TO SUPPORT SOVEREIGNTY OF NATIONAL AIR REGION

Marsono<sup>1</sup> & Deni D.A.R.<sup>2</sup>

Universitas Pertahanan  
(marsonopsk@yahoo.co.id & denidar@ymail.com)

**Abstrak** - Salah satu aspek penataan ruang udara yang berkaitan dengan kedaulatan wilayah udara nasional adalah dengan menetapkan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) yang dibentuk atas dasar pertimbangan keamanan, khususnya untuk keperluan identifikasi pesawat udara asing. ADIZ Indonesia yang telah ditetapkan pada saat ini belum ideal, karena masih berada di atas pulau Jawa dan sekitarnya, yang masih belum memadai dihadapkan pada luas wilayah Indonesia. Untuk itu dilakukan penelitian tentang hal tersebut dengan tujuan untuk menganalisis kondisi ADIZ Indonesia saat ini, upaya-upaya apa yang telah dilakukan untuk menetapkan kembali ADIZ Indonesia agar dapat mendukung kedaulatan wilayah udara nasional, dan ketentuan penetapan ADIZ yang sesuai dengan hukum udara Internasional. Penelitian menggunakan metode kualitatif, data dikumpulkan dengan teknik wawancara dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ADIZ Indonesia saat ini berada di wilayah udara sebagian kecil Sumatera Selatan, Jawa dan Madura, Bali, Lombok dan sebagian kecil Pulau Sumbawa bagian barat, tidak berada di luar wilayah laut teritorial (ZEE). Upaya-upaya untuk menetapkan kembali wilayah ADIZ Indonesia telah dilaksanakan melalui forum diskusi atau FGD yang diselenggarakan di BNPP, dan penetapan ADIZ Indonesia sudah berdasarkan hukum kebiasaan internasional saat itu.

**Kata Kunci:** ADIZ, identifikasi pesawat, kedaulatan wilayah udara, hukum udara

**Abstract** - One aspect of air spatial arrangement relating to national airspace sovereignty is to establish *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) which established on the basis of security considerations, particularly for the purposes of foreign aircraft identification. ADIZ Indonesia that has been established at this time is not ideal because it is still above Java and surrounding areas, which is still not sufficient in the face of the vast territory of Indonesia. In order to do so, the purpose of this study is to analyze the current condition of ADIZ Indonesia, what efforts have been made to re-establish ADIZ Indonesia in order to support sovereign national airspace, and the provision of ADIZ stipulation in accordance with international air law. Research using qualitative method, data collected by interview and documentation study technique. The results show that ADIZ Indonesia currently resides in the airspace of a small portion of South Sumatra, Java and Madura, Bali, Lombok and a small portion of the western Sumbawa Island, not outside the territorial sea territory (ZEE). Attempts to reassign territory ADIZ Indonesia has been implemented through discussion forums or FGDs held at BNPP, and the establishment of ADIZ Indonesia is based on international customary law at that time.

**Keywords:** ADIZ, aircraft identification, airspace sovereignty, air law

---

<sup>1</sup> Penulis adalah Kolonel Pas Dr. Drs. Marsono, M.Si, Sekretaris Prodi Strategi Pertahanan Udara Fakultas Strategi Pertahanan Unhan.

<sup>2</sup> Penulis adalah Brigjen TNI Deni D.A.R., S.Sos, M.Si (Han), Wakil Dekan Fakultas Teknologi Pertahanan Unhan.

## Pendahuluan

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) terdiri dari 17.508 buah pulau besar dan kecil. Luas wilayah Republik Indonesia termasuk ZEE kurang lebih 7,7 juta km<sup>2</sup>, wilayah daratan 1,9 juta km<sup>2</sup>, serta lautan sebesar 5,5 juta km<sup>2</sup>.<sup>3</sup> Wilayah NKRI secara geografis merupakan negara yang sangat strategis, karena berada pada posisi silang antara dua benua yaitu benua Asia dan benua Australia serta dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Letak wilayah yang strategis tersebut membuat Indonesia menjadi negara yang sangat sibuk karena menjadi area perlintasan bagi negara-negara lain yang hendak menuju suatu tempat ke tempat lainnya melalui darat, laut maupun udara, sehingga sering terjadi berbagai pelanggaran baik terhadap ketentuan hukum nasional maupun hukum internasional dalam pelaksanaan hak lintas bagi negara asing tersebut yang memerlukan penyelesaian lebih lanjut.

Bangsa Indonesia merupakan bagian dari masyarakat internasional, maka dalam pemanfaatan wilayahnya termasuk wilayah udara nasional berkewajiban pula untuk memanfaatkannya bagi kepentingan masyarakat dunia lainnya dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan

menurut hukum internasional. Penataan ruang wilayah udara Indonesia pada saat ini belum dapat dilaksanakan secara optimal, sehingga masih terdapat ruang-ruang udara yang belum dikelola secara optimal. Terdapat pengaturan tata ruang wilayah udara Indonesia yang belum sesuai dengan ketentuan hukum, khususnya ketentuan hukum internasional. Selain itu, penataan ruang wilayah udara Indonesia belum seluruhnya didasarkan pada aspek kepentingan pertahanan negara dan hanya mengutamakan aspek keselamatan penerbangan, sehingga belum mampu mendukung penjagaan kedaulatan wilayah udara nasional secara maksimal.

Salah satu aspek penataan ruang udara yang berkaitan dengan kedaulatan wilayah udara nasional adalah dengan menetapkan suatu zona identifikasi yang mewajibkan pesawat sipil maupun militer melaporkan rencana penerbangannya, zona ini disebut *Air Defence Identification Zone* (ADIZ). Penetapan ADIZ suatu negara tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ atas laut bebas yang tercakup dalam ADIZ negara itu. ADIZ dibentuk atas dasar pertimbangan keamanan, khususnya untuk keperluan identifikasi pesawat udara yang diperkirakan akan memasuki wilayah udara negara pendiri ADIZ. Dasar hukum penentuan ADIZ adalah praktik internasional yang telah menjadi hukum

---

<sup>3</sup> Ermaya Suradinata, *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi dalam Kerangka Keutuhan NKRI*, (Jakarta: Suara Bebas, 2005), hlm. 35.

kebiasaan internasional (*customary international law*).<sup>4</sup>

ADIZ Indonesia yang telah ditetapkan pada saat ini belum ideal karena masih berada di atas pulau Jawa dan sekitarnya, yang masih belum memadai dihadapkan pada luas wilayah Indonesia. Selain itu, penerapan ADIZ Indonesia tersebut dinilai masih kurang tepat karena tidak lazim dilakukan oleh negara-negara lain yang telah memiliki ADIZ dan telah diakui oleh masyarakat internasional sebagai hukum kebiasaan. Berdasarkan hal ini maka perlu dilakukan penelitian ini. Studi ini dilakukan untuk menganalisis lebih mendalam tentang kondisi ADIZ Indonesia saat ini. Dengan diketahuinya kondisi ADIZ Indonesia, maka dapat disampaikan pemikiran tentang penetapan ADIZ Indonesia kedepan dengan harapan ADIZ Indonesia yang ideal dapat terwujud disertai kelengkapan dan kapabilitas alat utama sistem senjata (alutsista) pendukungnya selaras dengan ketentuan hukum nasional maupun internasional dan aspek kedaulatan negara di udara. Terwujudnya ADIZ Indonesia yang ideal tersebut, diharapkan dapat mengidentifikasi pesawat-pesawat asing yang masuk ke wilayah udara nasional Indonesia.

Berdasarkan hal-hal di atas, maka masalah penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut:

- a. Bagaimana ADIZ Indonesia saat ini?
- b. Upaya-upaya apa yang telah dilakukan untuk menetapkan kembali ADIZ Indonesia agar dapat mendukung kedaulatan wilayah udara nasional?
- c. Bagaimana ketentuan penetapan ADIZ yang sesuai dengan hukum udara internasional?

Sesuai dengan masalah penelitian yang dirumuskan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk:

- a. Menganalisis gambaran tentang ADIZ Indonesia saat ini.
- b. Menganalisis upaya-upaya apa yang telah dilakukan untuk menetapkan kembali ADIZ Indonesia agar dapat kedaulatan wilayah udara nasional.
- c. Menganalisis ketentuan penetapan ADIZ yang sesuai dengan hukum udara Internasional.

### ***Air Defence Identification Zone (ADIZ)***

*Air Defence Identification Zone (ADIZ)* adalah penunjukan ruang udara khusus dimensi tertentu di mana semua pesawat udara diharuskan mematuhi identifikasi khusus dan/atau prosedur tambahan yang berkenaan dengan lalu lintas udara.<sup>5</sup> Setiap negara akan selalu berupaya melaksanakan pertahanan atau bela diri (*self defence*) dan pengawasan terhadap

---

<sup>4</sup> Markas Besar TNI AU, *Buku Panduan Perwira Hukum Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara*, (Jakarta: Diskumau, 2000.), hlm. 8.

---

<sup>5</sup> K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2007), hlm. 5.

kondisi keamanan di wilayah udaranya dari berbagai bentuk ancaman. Hal inilah yang melatarbelakangi banyak negara di dunia termasuk Amerika Serikat menetapkan zona petunjuk pertahanan udara atau 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.

Dalam rangka pelaksanaan kedaulatan negara di ruang udara 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 objek vital nasional, serta pembatasan-pembatasan penerbangan pada daerah-daerah tertentu lainnya.

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. Namun penetapan ADIZ yang demikian tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ atas laut bebas yang tercakup dalam ADIZ negara itu, yaitu setiap pesawat udara yang terbang menuju negara Amerika Serikat atau Kanada dalam jarak 200 mil harus menyebutkan jati diri pesawat udara. Hal

ini dilakukan untuk keamanan negara dari bahaya yang datang melalui ruang udara. 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.

### **Kedaulatan Wilayah Udara**

Kedaulatan wilayah udara merupakan bagian dari kedaulatan negara. Kedaulatan dapat diartikan sebagai suatu hak eksklusif untuk menguasai suatu wilayah pemerintahan, masyarakat, atau atas diri sendiri berdasarkan pemberian Tuhan atau masyarakat. Dalam hukum internasional, konsep kedaulatan terkait dengan suatu pemerintahan yang memiliki kendali penuh dalam urusan negerinya sendiri dalam suatu wilayah atau batas teritorial geografisnya, dan dalam konteks tertentu terkait dengan berbagai organisasi atau lembaga yang memiliki yurisdiksi hukum sendiri. Kedaulatan negara berasal dari bahasa Latin yakni *superanus* yang berarti teratas. Mochtar Kusumatmadja mengatakan “Negara dikatakan berdaulat karena

kedaulatan merupakan sifat atau ciri hakiki negara, dan bila dikatakan negara itu berdaulat dimaksudkan negara itu mempunyai kekuasaan tertinggi.”<sup>6</sup>

Kedaulatan wilayah udara sangat terkait dengan batas wilayah udara baik secara horisontal maupun secara vertikal. Batas wilayah udara secara horisontal berhubungan dengan luas wilayah suatu negara yang meliputi daratan maupun lautan termasuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Mengacu pada pasal 2 Konvensi Chicago 1944 yang menjelaskan bahwa untuk keperluan konvensi Chicago 1944 yang dimaksud wilayah adalah batas wilayah negara (*state territory*). Walaupun tidak secara tegas disebutkan, semua negara mengakui bahwa tidak ada negara mana pun yang berdaulat di laut lepas (*high seas*).<sup>7</sup> Demikian dapat meminjam penafsiran Mahkamah Internasional (*Permanent Court of International Justice*) dalam kasus sengketa *Eastern Greenland*. Dalam kasus tersebut ditafsirkan “*The natural meaning of the term is its geographical meaning*” yaitu ruang dimana terdapat “udara (*air*)”. Lingkup yurisdiksi teritorial suatu negara diakui dan diterima oleh negara anggota Konvensi Chicago 1944 terus ke atas sampai tidak terbatas.

Dalam hubungannya dengan kedaulatan laut teritorial, masih banyak

---

<sup>6</sup> Muchtar Kusumatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung, Putra Bardin, 1999,) hlm. 11.

<sup>7</sup> B. Cheng, *The Law of International Transport*, (London: Institute of World Affairs, 1982), hlm. 120-127.

negara yang menuntut lebar laut teritorialnya ke arah laut lepas.<sup>8</sup> Mereka menuntut lebar laut teritorial sampai 200 mil laut ke arah laut lepas seperti Inggris. Tuntutan lebar laut teritorial ke arah laut lepas demikian dapat dimengerti karena adanya tuntutan negara pantai terhadap ZEE untuk memperoleh hak berdaulat atas sumber daya alam hayati maupun non hayati.

Dalam rangka penegakan hukum suatu negara, perlu mengetahui juga seberapa tinggi kedaulatan wilayah udara secara vertikal. Hal ini menjadi masalah karena rezim hukum yang berlaku dalam hukum udara berbeda dengan rezim hukum yang berlaku dalam hukum angkasa. Menurut Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 “setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya”, sedangkan menurut ketentuan rezim hukum ruang angkasa menyatakan “tidak ada suatu negara mana pun berhak menuntut kedaulatan di ruang angkasa”.<sup>9</sup> Sampai saat ini belum ada kata sepakat secara internasional di mana hukum udara berakhir dan di mana hukum ruang angkasa diawali.

Masalah penentuan batas kedaulatan wilayah secara vertikal tersebut sebenarnya sejak awal telah diantisipasi oleh UN COPUOS, tetapi pada 49 Milde, *UN Convention on the Law of*

---

<sup>8</sup> N. M. Matte Ed., *Annal of Air Law and Space Law*, Vol. III., (Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1983), hlm. 168.

<sup>9</sup> *The Outer Space Treaty of 1967 Annex 2.*

*The Sea: Possible implication For Air International Law*. Saat itu masih dianggap tidak memerlukan solusi yang mendesak.<sup>10</sup> Masalah penentuan batas antara udara dan angkasa semakin mendesak setelah negara-negara khatulistiwa menuntut kedaulatan di *Geo-Stationary Orbit* (GSO). GSO adalah suatu kawasan di angkasa luar pada ketinggian 36.000 km di atas permukaan bumi, mempunyai sifat spesifik, setiap satelit yang terdapat di lingkaran tersebut mempunyai kecepatan yang sama dengan kecepatan rotasi bumi. Sehingga apabila dilihat dari bumi tampaknya titik tersebut tidak bergerak. Secara teknis pada saat itu satelit hanya dapat ditempatkan pada jarak dua derajat sehingga seluruh permukaan bumi hanya terdapat 180 satelit. Oleh karena itu merupakan sumber alam yang terbatas (*limited resources*).

### **Hukum Udara Internasional**

Belum ada kesepakatan yang baku secara internasional mengenai pengertian hukum udara (*air law*). Istilah-istilah yang digunakan antara lain 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 hukum udara-aeronautika (*air-*

*aeronautical law*), saling bergantian tanpa dibedakan satu terhadap yang 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. Pendapatnya bahwa “*Air Law is a body of rules governing the use of airspace and its benefit for aviation, the general public and the nations of the world*”.<sup>11</sup> Pendapat tersebut dapat diartikan bahwa hukum udara adalah hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bangsa-bangsa di dunia.

Sementara itu M. Le. Goff mengartikan bahwa hukum udara adalah serangkaian ketentuan nasional dan internasional mengenai pesawat, navigasi udara, pengangkutan udara komersial dan semua hubungan hukum, publik maupun perdata, yang timbul dari navigasi udara domestik dan internasional.<sup>12</sup> Sedangkan M. Lemoine mengartikan bahwa hukum udara adalah cabang hukum yang menentukan dan mempelajari hukum dan peraturan hukum mengenai lalu lintas udara dan penggunaan pesawat udara dan juga

---

<sup>11</sup> K. Martono, *op. cit.*, hlm. 2.

<sup>12</sup> Dony Yusra Pebrianto, “Hukum Udara Nasional dan Internasional”, dalam <http://nela-febriz.blogspot.co.id/2011/09/hukum-udara-nasional-dan-internasional.html>, diakses pada 7 Oktober 2017.

---

<sup>10</sup> C.Q. Cristol, *The Modern International Law of Outer Space*, (New York: Pergamon Press, 1982), hlm. 435.

hubungan-hubungan yang timbul dari hal tersebut.<sup>13</sup>

Sumber hukum udara (*air law sources*) dapat bersumber pada hukum internasional maupun hukum nasional. Sesuai dengan Pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional menetapkan bahwa sumber hukum internasional dibagi atas Perjanjian Internasional (*International Convention*), Hukum Kebiasaan Internasional (*International Customary Law*), Prinsip-Prinsip Hukum (*General Principle of Law*), dan Sumber Hukum Tambahan<sup>14</sup>.

Prinsip-prinsip hukum udara internasional tertuang dalam konvensi-konvensi hukum udara internasional yang dari waktu ke waktu berkembang. Konvensi-konvensi tersebut muncul dari konferensi internasional yang dilakukan negara-negara di dunia yang menganggap perlu adanya aturan-aturan yang mengatur tentang ruang udara (*space*). Prinsip-prinsip hukum udara internasional meliputi prinsip kedaulatan wilayah udara, prinsip yurisdiksi ruang udara, dan prinsip tanggung jawab.

## Metode Penelitian

### Sumber Data dan Objek Penelitian

Sumber data primer adalah para informan/nara sumber yang ditentukan

---

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, (Bandung: PT. Alumnus, 2005), hlm. 7.

yaitu Asisten Perencanaan Panglima TNI, Asisten Perencanaan Kohanudnas, dan Direktur Wilayah Pertahanan Direktorat Jenderal Strategi Pertahanan Kementerian Pertahanan. Sedangkan sumber data sekunder berupa arsip-arsip, laporan hasil penelitian/kajian, buku-buku, dan jurnal ilmiah yang terkait dengan objek penelitian.

Objek penelitian ini adalah penentuan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) Indonesia. Diteliti juga dampak dari penentuan ADIZ Indonesia tersebut terhadap sistem pertahanan udara nasional.

### Tahap-tahap Penelitian

Penelitian ini dilakukan dalam tiga tahapan yaitu tahap perencanaan, tahap pelaksanaan, tahap pengakhiran.

### Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Markas Besar TNI Cilangkap, Markas Komando Pertahanan Udara Nasional Jakarta, dan Kementerian Pertahanan Jakarta.

### Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Wawancara dilakukan kepada para informan/narasumber yang telah ditentukan. Observasi dilakukan terhadap dinamika berbagai pelanggaran wilayah

udara nasional selama ini. Sementara itu, studi dokumentasi dilakukan terhadap berbagai dokumen terkait objek penelitian.

### **Pemeriksaan Keabsahan Data**

Data yang berhasil dikumpulkan, selanjutnya diuji keabsahannya dengan menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi yang digunakan yaitu triangulasi sumber data dan triangulasi teknik pengumpulan data.

Triangulasi sumber data/sumber informasi, untuk mengarahkan peneliti agar dalam mengumpulkan data menggunakan beragam sumber data yang tersedia. Artinya, data yang sama atau sejenis akan lebih mantap kebenarannya bila digali dari tiga sumber data yang tersedia. Data dari ketiga sumber tersebut dideskripsikan, dikategorisasikan (mana pandangan yang sama, mana yang berbeda dan mana yang spesifik). Data yang telah dianalisis menghasilkan suatu kesimpulan yang selanjutnya dimintakan kesepakatan (*member check*) dengan tiga sumber data tersebut.

Triangulasi teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data diperoleh dengan wawancara, lalu dicek dengan observasi dan studi dokumentasi. Bila dengan tiga teknik pengujian keabsahan/kredibilitas data tersebut, menghasilkan data yang berbeda-beda,

maka peneliti melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan atau yang lain untuk memastikan data mana yang dianggap benar.

### **Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data dilakukan menggunakan metode kualitatif. Data yang berhasil dikumpulkan dan sudah teruji keabsahannya, selanjutnya dianalisis dengan langkah-langkah: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi.<sup>15</sup>

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemutusan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan.<sup>16</sup> Reduksi data dilakukan oleh peneliti setelah data terkumpul dan kemudian memilih data yang relevan dan bermakna untuk disajikan. Data yang relevan dan bermakna, memokuskan pada persoalan untuk memecahkan masalah, penemuan atau untuk menjawab pertanyaan penelitian, kemudian menyederhanakan, menyusun secara sistematis dengan menonjolkan hal-hal yang penting tentang hasil, temuan serta maknanya.

---

<sup>15</sup> A. Michael Muberman dan Matthew B. Miles, "Manajemen Data dan Metode Analisis" dalam *Handbook of Qualitative Research*, eds. Norman K Denzin dan Yvonna S. Lincoln, terjemahan Dariyatno, dkk, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009), hlm. 591.

<sup>16</sup> *Ibid.*, hlm. 16.



Sajian data pada dasarnya terdiri dari hasil analisis data yang berupa cerita rinci para informan sesuai dengan ungkapan atau pandangan mereka apa adanya (termasuk hasil observasi) tanpa ada komentar, evaluasi dan interpretasi. Penyajian data penelitian dengan pendekatan kualitatif pada prinsipnya berproses dalam bentuk induktif-interpretasi-konseptualisasi. Dalam hal ini peneliti mengumpulkan dan menyajikan data sebagai tahap awal, kemudian membuktikan adanya perspektif yang dalam penyajian datanya perlu mengutip langsung pandangan informan/nara sumber dalam bahasa atau kalimat mereka.

Penarikan kesimpulan/verifikasi dalam penelitian ini diambil dengan cara menginterpretasikan data hasil penelitian yang disajikan, kemudian disimpulkan.

## **Hasil Penelitian dan Pembahasan**

### **Kondisi ADIZ Indonesia Saat ini**

*Air Defense Identification Zone* (ADIZ) Indonesia dibentuk dengan dilatarbelakangi luasnya wilayah udara nasional Indonesia. Secara geografi wilayah udara nasional berada di atas daratan dan laut wilayah yang terbentang dari 95° 00' BT sampai 141° 00'BB, serta mulai dari 6° 00 LU sampai 11° 00' LS, dengan batasan-batasan tersebut, ruang udara wilayah tergambar sebagai dimensi ruang yang sangat luas (5.193.252 km<sup>2</sup>). Didalam wilayah kedaulatan udara Indonesia telah ditetapkan ADIZ

Indonesia. ADIZ Indonesia berdasarkan *Aeronautical Information Publication* (AIP) Volume 1 tanggal 17 September 2006 berada pada koordinat 04 0000S 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. Berarti ADIZ Indonesia saat ini 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). Dengan kondisi tersebut, ADIZ Indonesia yang merupakan zona untuk melakukan identifikasi terhadap pesawat yang akan masuk ke wilayah udara nasional menjadi kurang berfungsi secara optimal.

Terdapat beberapa unsur/elemen terkait dengan kondisi ADIZ Indonesia saat ini antara lain kekuatan Angkatan Udara, perkembangan teknologi radar, satelit dan komunikasi, konsep gelar ADIZ, dan efektivitas penggunaan anggaran pertahanan negara yang ada pada saat ini. Kondisi masing-masing unsur tersebut sebagai berikut:

1. Kekuatan Angkatan Udara Indonesia yang dimiliki untuk menjaga ADIZ adalah:
  - a. Pesawat Tempur Sergap;
  - b. Satelit;
  - c. Radar Militer dan Radar Sipil yang mengcover wilayah ADIZ;
  - d. *Surface to Air Missile*.

2. Perkembangan Teknologi Radar, Satelit dan Komunikasi. Saat ini telah dikembangkan *Transmission Data Air Situation* (TDAS) yang menggabungkan Radar Militer dengan Radar Sipil untuk memonitor ruang udara Indonesia, termasuk wilayah ADIZ Indonesia.
3. Konsep Gelar ADIZ. Konsep penggelaran ADIZ ini untuk melindungi objek vital nasional.
4. Efektivitas Penggunaan Anggaran Pertahanan Negara. Dengan kondisi anggaran saat ini, perlu pertimbangan sistem prioritas penggunaan anggaran negara di bidang pertahanan terhadap prioritas ancaman di masa damai.

Selain unsur-unsur di atas, masih terdapat beberapa hal terkait dengan kondisi ADIZ Indonesia saat ini yaitu tentang komando dan kendali, informasi yang dibutuhkan, sistem pertahanan udara, hukum dan publikasi serta kekuatan lainnya. Kondisi masing-masing hal tersebut sebagai berikut:

1. Komando dan Kendali;
2. Informasi yang Dibutuhkan. Informasi yang dibutuhkan di ADIZ, yaitu: *aircraft call sign, number and type of aircraft, altitude (within ADIZ), true airspeed, time of departure, point of departure, Destination* serta *transponder code* dan *estimated point* saat memasuki ADIZ yang dapat menunjukkan posisi dengan *latitude/longitude or fix-radial-distance*.
3. Sistem Pertahanan Udara, terdiri atas:

- a. Pangkalan Udara (Lanud);
- b. Radar Militer;
- c. Pesawat Tempur;
- d. *Sector Operational Center* (SOC);
- e. Satelit.
- f. Sistem Informasi dan Komunikasi yang Terintegrasi. Sistem ini diwadahi dalam satu sistem TDAS dan memiliki tempat pelatihan di Pusdik Hanudnas di Surabaya.
- g. Kapal-kapal militer berkemampuan pertahanan udara, yang berlayar di seputar wilayah ADIZ dan terintegrasi dalam sistem Hanud Kohanudnas.

#### 4. Hukum dan Publikasi:

- a. Pada Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Bab IV (Kedaulatan Atas Wilayah Udara) hanya membahas wilayah kedaulatan, kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, dan belum membahas tentang zona identifikasi pertahanan udara negara Indonesia.
- b. Peraturan Pangkohanudnas Nomor Perpang/04/IX/2010 Pasal 21 tentang Prosedur Tetap Pertahanan Udara Nasional yang mengatur Ketentuan Wilayah Udara dan Sub Pasal a tentang ADIZ. ADIZ di Indonesia melingkupi wilayah udara seputar pulau Jawa, Bali dan pulau-pulau di sekitarnya.

c. Publikasi regulasi ini belum disebarluaskan secara luas pada dunia penerbangan Nasional dan Internasional.

5. Kekuatan lainnya, antara lain: *Air Traffic Control (ATC)* sipil, Imigrasi, dan Bandara Udara Sipil. Kondisi ADIZ Indonesia saat ini dapat dilihat pada Gambar 1.



**Gambar 1.** Wilayah ADIZ Indonesia 2018

Sumber: <http://defense-studies.blogspot.co.id>

Selain berbagai permasalahan di atas, masih terdapat beberapa permasalahan yang berkaitan dengan kondisi ADIZ Indonesia saat ini. Beberapa permasalahan tersebut di antaranya yaitu masalah penetapan lokasi dan luas ADIZ Indonesia, kualitas dan kuantitas sumber daya manusia (SDM) terbatas, keterbatasan alat utama sistem senjata (alutsista) untuk mendukung penegakan ADIZ, dan ketidaksinkronan aturan hukum.

Berdasarkan temuan penelitian menunjukkan bahwa ADIZ Indonesia saat ini berada di wilayah udara sebagian kecil Sumatera Selatan, Jawa dan Madura, Bali, Lombok dan sebagian kecil Pulau Sumbawa bagian barat. Dengan kondisi wilayah ADIZ Indonesia tersebut, berarti

ruang udara yang dapat terdeteksi baru sekitar hanya kurang lebih 1/8 (seperdelapan) dari keseluruhan kedaulatan wilayah udara nasional Indonesia. Padahal ruang udara Indonesia yang semestinya harus dapat dideteksi seluas 5.193.252 km<sup>2</sup>. Hal tersebut berarti pula bahwa proteksi ADIZ di Indonesia belum mencakup seluruh wilayah kedaulatan Indonesia. Proteksi ADIZ di Indonesia hanya digunakan untuk melindungi ibukota negara Jakarta serta objek vital di Jawa dan sekitarnya. Sedangkan objek vital negara lainnya yang berada di wilayah lainnya seperti di Papua, Kalimantan dan Sulawesi belum dapat diproteksi.

Kondisi ini mengakibatkan pengendalian udara di wilayah udara Indonesia belum optimal. Padahal pengendalian wilayah udara mutlak diperlukan bagi kelangsungan hidup bangsa dan negara terutama dari ancaman yang datang lewat udara. Hal tersebut sangat dikhawatirkan mengingat pelanggaran wilayah udara masih terus terjadi dari tahun ke tahun. Menurut data dari akhir tahun 2009 sampai dengan awal tahun 2011 tercatat 14 pelanggaran wilayah udara nasional. Pelanggaran wilayah udara ini terutama oleh pesawat militer asing dapat menimbulkan kerawanan, terutama akan menjadi ancaman bagi objek vital nasional.

Kondisi ADIZ Indonesia saat ini terkait dengan permasalahan perbatasan

darat maupun laut dengan negara-negara tetangga. Masalah batas RI dengan Malaysia, meliputi masalah batas laut di Selat Malaka. Kedua belah pihak belum sepakat, pihak Malaysia menghendaki adanya satu garis batas yakni menyatukan Garis Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan Landas Kontinen (LK), sementara Indonesia menghendaki kedua batas tersebut tidak segaris/tidak sama karena rezim hukumnya berbeda. Kemudian masalah batas laut teritorial, LK dan ZEE di perairan Pulau Sebatik belum selesai dirundingkan masih dalam penyelesaian, demikian juga batas ZEE di Laut Cina Selatan.

Dampak dari penetapan ADIZ adalah setiap pesawat baik sipil maupun militer yang akan masuk ke wilayah negara penempat ADIZ akan melaporkan diri kepada pengawas penerbangan. Pada umumnya ADIZ dikelola oleh militer (Angkatan Udara) negara yang menetapkannya. Meskipun sistem pelaporan ADIZ berbeda dengan pengaturan lalu lintas udara sipil. ADIZ akan lebih optimal dalam menangkal bahaya yang masuk dari wilayah udara bila sistem ADIZ tersebut diintegrasikan dengan sistem radar yang terhubung dengan sistem persenjataan pertahanan udara. Pemberlakuan ADIZ ini sejalan dengan teori penguasaan Cooper (*Cooper's Control Theory*) yaitu kedaulatan suatu negara ditentukan oleh kemampuan negara itu untuk mempertahankan dan menguasai ruang

yang ada di atas wilayahnya atau disebut juga dengan ruang udaranya.<sup>17</sup>

### **Upaya-upaya Menetapkan Kembali ADIZ Indonesia**

Melihat kondisi ADIZ Indonesia dengan berbagai permasalahan lainnya yang ada saat ini, maka kementerian/lembaga terkait antara lain Kohanudnas, Kementerian Perhubungan (Kemhub), Kementerian Pertahanan (Kemhan), Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan (BNPP) dan *stakeholder* lainnya berupaya untuk menetapkan kembali wilayah ADIZ Indonesia. Upaya-upaya yang telah dilaksanakan yaitu dengan melakukan forum diskusi atau *Focus Group Discussion* (FGD) sebanyak 3 (tiga) kali yang diselenggarakan di BNPP, bahkan akan dilaksanakan FGD lagi yang ke-4 (keempat) pada bulan Nopember 2017.<sup>18</sup>

Para ahli dan pengamat tentang kedirgantaraan seperti dari Kemhub dan Kohanudnas menjadi nara sumber dalam FGD tersebut. Melalui kegiatan ini dibahas dua hal penting terkait upaya penetapan kembali ADIZ Indonesia yaitu upaya untuk mengusulkan wilayah ADIZ yang ditetapkan dan penyusunan prosedur tentang pesawat yang memasuki wilayah ADIZ Indonesia tersebut. Selain itu, dibahas tentang regulasi dalam hal ini Peraturan Pemerintah yang menjadi

---

<sup>17</sup> Abdurrasyid Priyatna, *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan Space Treaty 1967*, (Bandung: Binacipta, 2013,), hlm. 103,

<sup>18</sup> Hasil Wawancara dengan Kepala Hukum Kohanudnas pada 27 Oktober 2017.

payung hukum dalam penetapan ADIZ Indonesia. Peraturan Pemerintah tentang Pengamanan Wilayah Udara Nasional (PP Pamwiludnas) direncanakan akan dijadikan sebagai payung hukum dalam penetapan ADIZ Indonesia. PP Pamwiludnas ini sendiri sampai saat ini masih dalam proses pengesahannya.<sup>19</sup>

Para peserta FGD mengusulkan wilayah ADIZ Indonesia yang ideal yaitu melingkar meliputi seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia sampai batas ZEE. Dengan demikian, setiap pesawat asing yang akan memasuki wilayah udara Indonesia, mulai dari wilayah udara di atas ZEE Indonesia sudah dapat diidentifikasi. Sementara itu, para peserta FGD membahas tentang prosedur pesawat yang memasuki wilayah ADIZ Indonesia dengan menyusun tata cara dan langkah-langkah bentuk identifikasi yang dilakukan terhadap pesawat asing yang akan memasuki wilayah udara Indonesia mulai dari wilayah udara di atas ZEE tersebut. Bentuk identifikasi yang diusulkan meliputi identifikasi korelasi (tentang perijinan penerbangan), identifikasi elektrinis (menggunakan radar), dan identifikasi visual (menggunakan pesawat terbang).

Prosedur yang diusulkan bahwa pesawat asing yang masuk wilayah udara di atas ZEE Indonesia harus sudah menghubungi ATC, selanjutnya ATC meneruskannya ke MCC yang kemudian

diteruskan ke Kosekhanudnas terdekat. Melalui prosedur identifikasi tersebut, jika terdapat pesawat asing yang masuk wilayah udara Indonesia dan teridentifikasi tidak memenuhi ketentuan yang ditetapkan atau melakukan pelanggaran terhadap wilayah udara nasional Indonesia, maka dapat dilakukan tindakan pengawalan bahkan pemaksaan untuk mendarat (*force down*) di pangkalan udara terdekat oleh pesawat-pesawat tempur di bawah perintah Kosekhanudnas.

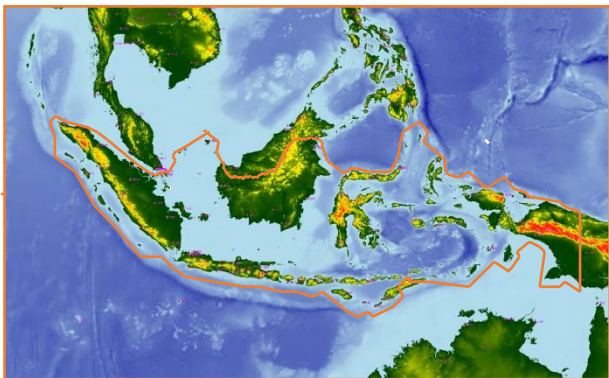
Berdasarkan hasil temuan penelitian bahwa upaya-upaya untuk menetapkan kembali ADIZ Indonesia sudah dilakukan melalui kegiatan-kegiatan FGD yang dalam pembahasannya disampaikan usulan-usulan terkait penetapan wilayah ADIZ Indonesia dan prosedur pesawat asing memasuki wilayah udara nasional Indonesia. Upaya-upaya tersebut merupakan langkah maju dalam rangka penetapan kembali ADIZ Indonesia yang lebih memadai dalam arti sesuai dengan luas wilayah udara nasional Indonesia.

Upaya penetapan ADIZ Indonesia semestinya tetap dikaitkan dengan kedaulatan wilayah udara nasional Indonesia. Hal ini penting dipertimbangkan, mengingat bahwa penetapan ADIZ merupakan salah satu upaya suatu negara dalam menjaga kedaulatan wilayah udaranya. Dengan demikian, jika usulan-usulan terkait luas wilayah ADIZ Indonesia sudah meliputi seluruh wilayah udara nasional Indonesia,

---

<sup>19</sup> *Ibid.*

berarti usulan tersebut sudah sesuai dengan upaya negara Indonesia untuk menjaga kedaulatan wilayah udaranya. Luas wilayah ADIZ Indonesia yang meliputi seluruh wilayah udara nasional Indonesia seperti Gambar 2.



**Gambar 2.** Wilayah ADIZ Indonesia yang ideal/ yang diharapkan  
Sumber: <http://jurnaljakarta.com>

Hal lain yang juga penting untuk dipenuhi terkait penetapan kembali ADIZ Indonesia yaitu tentang kelengkapan alutsista yang dibutuhkan dalam mengimplementasikan ADIZ yang ditetapkan tersebut. Selain itu, peningkatan kemampuan dan pemenuhan kuantitas personel yang mengawaki ATC, MCC, Kosekhanudnas, Kohanudnas juga mesti terus dilakukan. Alutsista dan personel tersebut sangat dibutuhkan dalam mengimplementasikan ADIZ Indonesia dan dalam melaksanakan sistem pertahanan udara nasional (Sishanudnas) kedepan yang lebih baik memadai dan maksimal.

Proses pengidentifikasian pesawat-pesawat asing yang masuk wilayah ADIZ Indonesia akan dapat dilakukan dengan maksimal hanya jika didukung dengan

alutsista dan personel yang memadai. Begitu juga dalam melakukan tindakan pengawalan dan pemaksaan mendarat terhadap pesawat asing yang melakukan pelanggaran wilayah udara nasional Indonesia, akan berjalan efektif dan maksimal jika didukung dengan pesawat-pesawat tempur yang memadai secara kualitas maupun kuantitasnya.

Mengingat hal-hal di atas, maka penetapan ADIZ kembali Indonesia seharusnya dilakukan dengan tetap mengaitkan dengan upaya menjaga kedaulatan wilayah udara nasional Indonesia. Selain itu, guna mendukung penetapan ADIZ tersebut sudah seharusnya, negara Indonesia berupaya untuk memenuhi kekurangan-kekurangan alutsista dan personel yang mengawakinya.

### **Ketentuan Penetapan ADIZ**

Penetapan ADIZ Indonesia yang ada saat ini dilakukan sekitar tahun 1960-an yang saat itu sudah sesuai dengan hukum udara internasional yang mengikuti hukum laut internasional yang menyatakan bahwa batas laut 3 (tiga) mil dan Indonesia saat itu belum diakui sebagai negara kepulauan. Akibatnya, ADIZ Indonesia ditetapkan hanya di atas pulau Jawa dan disebagian pulau Sumatera, Bali dan Nusa Tenggara Barat.

Sejalan dengan perkembangan zaman, hukum laut dan hukum udara juga mengalami perubahan yang menyebabkan wilayah ADIZ Indonesia

saat ini sudah tidak sesuai lagi dengan hukum laut dan hukum udara saat ini, dan adanya pengakuan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan. Penetapan ADIZ Indonesia sudah tidak tepat lagi jika masih berada di wilayah sendiri seperti di wilayah udara di atas Laut Jawa. Untuk itu, dilakukan upaya menetapkan kembali ADIZ Indonesia yang melingkupi seluruh wilayah udara nasional Indonesia di atas ZEE yang diusulkan pada kegiatan FGD di BNPP sebagaimana telah dikemukakan di atas.

Didalam ketentuan hukum internasional selain dikenal dengan ketentuan hukum tertulis juga dikenal adanya hukum kebiasaan internasional yang sifatnya tidak tertulis yang didasari praktik-praktik negara. Penetapan ADIZ oleh suatu negara didasarkan oleh praktik negara-negara yang telah menjadi kebiasaan internasional (*customary international law*) dan asas bela diri (*self defence*) yang diatur dalam Pasal 51 Piagam PBB. Asas bela diri (*self defence*) yang diakui dalam Pasal 51 Piagam PBB tersebut yaitu hak suatu negara untuk menggunakan senjata dalam mempertahankan diri dari kekuatan luar (negara lain) berdasarkan kepada hukum kebiasaan internasional. Hak untuk membela diri yang dimaksud dalam piagam PBB pada hakikatnya memang merupakan sesuatu hak yang melekat.

Penetapan ADIZ Indonesia juga ditetapkan berdasarkan hukum kebiasaan internasional oleh negara Indonesia yang

didasarkan atas asas bela diri dalam rangka pengamanan wilayah udara nasional Indonesia. Adapun dasar hukum dalam penentuan ADIZ adalah:

*“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”.*<sup>20</sup>

Meskipun redaksional hak membela diri tersurat dalam bunyi pasal di atas, namun dalam *travaux preparatoires* dinyatakan bahwa hak tersebut merupakan sesuatu yang melekat (*inherent*). Bunyi Pasal 51 di atas tidak menyebutkan cara yang dapat dilakukan untuk melaksanakan hak membela diri. Pasal ini sering dikaitkan dengan hak untuk menggunakan kekerasan bersenjata secara terbatas. 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

---

<sup>20</sup> Piagam PBB Pasal 51.

serangan bersenjata baru dapat membela diri. Selain itu, ADIZ juga diatur dalam *Document 9426-AN/924 First Edition 1984* ICAO, 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 praktik 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 praktik 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 temuan penelitian bahwa penetapan ADIZ Indonesia sudah sesuai dengan ketentuan hukum udara internasional saat itu (tahun 1960-an). Namun jika didasarkan pada hukum udara internasional saat ini sudah tidak sesuai lagi, karena garis-garis luar dari wilayah ADIZ Indonesia masih didalam wilayah negara kepulauan Indonesia.

Ketentuan atau sumber hukum yang

dijadikan dasar dalam penetapan ADIZ suatu negara selama ini adalah hukum kebiasaan internasional (*international customary law*) khususnya hukum udara kebiasaan internasional. Negara yang telah melakukan penetapan ADIZ berdasarkan hukum kebiasaan internasional tersebut yaitu Amerika Serikat yang kemudian disusul oleh Kanada dengan menentukan *Canadian Air Defence Identification Zone (CADIZ)*. Dalam perkembangannya, penetapan ADIZ diikuti oleh negara-negara lain di dunia.

Pasal 1 Konvensi Paris 1919 merupakan salah satu hukum kebiasaan internasional dalam hukum udara internasional. Dalam perkembangan teknologi, tindakan suatu negara dapat merupakan hukum kebiasaan internasional tanpa adanya kurun waktu tertentu. Hal ini telah dilakukan oleh Amerika Serikat dan Kanada sebagaimana disebutkan di atas.

Sebagai negara yang berupaya untuk menjaga kedaulatan wilayah udaranya, Indonesia semestinya dapat mengikuti langkah-langkah Amerika Serikat dan Kanada serta sejumlah negara-negara lain di dunia dalam menetapkan ADIZ. Indonesia sudah saatnya untuk menetapkan kembali ADIZ yang wilayahnya meliputi seluruh wilayah NKRI sebagaimana diusulkan dalam setiap kegiatan FGD yang dilaksanakan di BNPP selama ini.



## Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. ADIZ Indonesia saat ini 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). Dengan kondisi tersebut, ADIZ Indonesia yang merupakan zona untuk melakukan identifikasi terhadap pesawat asing yang akan masuk ke wilayah udara nasional menjadi kurang berfungsi secara optimal. Kondisi ini juga ditambah dengan masih terbatas/kurangnya beberapa unsur/elemen terkait antara lain kekuatan Angkatan Udara, perkembangan teknologi radar, satelit dan komunikasi, konsep gelar atau penetapan lokasi dan luas ADIZ, kualitas dan kuantitas sumber daya manusia (SDM) terbatas, alutsista untuk mendukung penegakan ADIZ dan efektivitas penggunaan anggaran pertahanan negara yang ada pada saat ini. Permasalahan komando dan kendali, informasi yang dibutuhkan, sistem pertahanan udara, hukum dan publikasi serta kekuatan lainnya kondisinya juga belum optimal.
2. Upaya-upaya untuk menetapkan kembali wilayah ADIZ Indonesia telah dilaksanakan melalui forum diskusi

atau FGD yang diselenggarakan di BNPP. Para ahli dan pengamat tentang kedirgantaraan antara lain dari Kemhub dan Kohanudnas menjadi nara sumber dalam FGD tersebut. Hal-hal yang dibahas yaitu upaya untuk mengusulkan wilayah ADIZ yang ditetapkan dan penyusunan prosedur tentang pesawat yang memasuki wilayah ADIZ Indonesia tersebut. Penetapan kembali ADIZ tersebut merupakan upaya negara Indonesia untuk menjaga kedaulatan wilayah udara nasional.

3. Penetapan ADIZ Indonesia yang dilakukan sekitar tahun 1960-an sudah sesuai dengan hukum udara internasional saat itu (yang mengikuti hukum laut internasional yang menyatakan bahwa batas laut 3 (tiga) mil dan Indonesia saat itu belum diakui sebagai negara kepulauan). Akibatnya, ADIZ Indonesia ditetapkan hanya di atas pulau Jawa dan disebagian pulau Sumatera, Bali dan Nusa Tenggara Barat. Namun sejalan dengan perkembangan zaman, hukum laut dan hukum udara, maka wilayah ADIZ Indonesia saat ini sudah tidak sesuai lagi dengan hukum laut dan hukum udara apalagi adanya Indonesia sudah diakui sebagai negara kepulauan. Untuk itu, dilakukan diperlukan upaya menetapkan kembali ADIZ Indonesia yang melingkupi seluruh wilayah udara nasional Indonesia. Penetapan ADIZ Indonesia juga ditetapkan berdasarkan hukum

kebiasaan internasional oleh negara Indonesia yang didasarkan atas asas bela diri dalam rangka pengamanan wilayah udara nasional Indonesia.

## Saran

Berdasarkan hasil penelitian, pembahasan dan kesimpulan di atas, maka dapat disampaikan beberapa saran antara lain:

1. Penetapan wilayah ADIZ seyogyanya disesuaikan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia yang menjadi payung hukum dalam penetapan ADIZ Indonesia.
2. Penetapan wilayah ADIZ Indonesia seyogyanya dilakukan secara ideal yaitu meliputi seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia sampai batas ZEE, kecuali yang berbatasan darat dan laut langsung dengan negara tetangga. Dengan demikian, setiap pesawat asing yang akan memasuki wilayah udara Indonesia, mulai dari wilayah udara di atas ZEE Indonesia sudah dapat diidentifikasi. Wilayah ADIZ Indonesia yang ideal dapat digambarkan sebagai berikut:
2. Prosedur pesawat asing yang memasuki wilayah ADIZ Indonesia seyogyanya dipercepat penyusunannya sejalan dengan upaya penetapan kembali ADIZ Indonesia.
3. Dalam rangka mendukung upaya penetapan kembali ADIZ Indonesia,

seyogyanya pemerintah Indonesia melakukan hal-hal antara lain:

- a. Melakukan publikasi tanpa henti agar semakin banyak negara-negara di dunia yang mengakui kedaulatan terhadap ruang udara Indonesia, maka akan semakin mudah proses ratifikasi regulasi ruang udara yang kita berlakukan di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- b. Menindak dengan tegas setiap pelanggaran terhadap ruang udara Indonesia tanpa tebang pilih pada Negara manapun yang melakukan pelanggaran dengan tetap mengedepankan cara-cara damai.
- c. Meningkatkan kekuatan pertahanan udara Indonesia, mulai dari kemampuan pesawat tempur sergap, radar hanud, artileri rudal jarak dekat, sedang dan jauh, kapal berkemampuan hanud, pesawat berkemampuan *airborne warning and control system* serta kemampuan pertahanan udara lainnya sebagai *deterrent* bagi negara-negara yang berniat maupun sedang menuju pelaksanaan pelanggaran terhadap wilayah udara nasional Indonesia.
- d. Melengkapi sistem pertahanan negara dengan satelit pertahanan yang mandiri dan melengkapi sistem pertahanan negara dengan *broadband networking* agar segala

komponen pertahanan negara dapat terintegrasi dengan baik.

- e. Meningkatkan lagi anggaran pertahanan negara secara bertahap agar pemenuhan alutsista yang dibutuhkan dalam penegakan ADIZ Indonesia dapat tercapai.

### Daftar Pustaka

- B., Cheng. 1982. *The Law of International Transport*. London: Institute of World Affair.
- C.Q., Cristol. 1982. *The Modern International Law of Outer Space*. New York: Pergamon Press.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung: PT. Alumni.
- Markas Besar TNI AU. 2000. *Buku Panduan Perwira Hukum Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara*. Jakarta: Diskumau.
- Martono, K. 2007. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Mauna Boer. 2005. *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT Alumni.
- Muberman, A. Michael dan Mattew B. Miles. 2009. "Manajemen Data dan Metode Analisis" dalam *Handbook of Qualitative Research*, eds. Norman K Denzin dan Yvonna S. Lincoln, terjemahan Dariyatno, dkk Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- N. M., Matte. Ed. 1983. *Annal of Air Law and Space Law*. Vol. III. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.

Suradinata, Ermaya. 2005. *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi dalam Kerangka Keutuhan NKRI*. Jakarta: Suara Bebas.

Priyatna, Abdurrasyid. 2013. *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan Space Treaty 1967*. Bandung: Binacipta.

### Undang-Undang/Peraturan

Konvensi Paris 1919.

Konvensi Tokyo 1963.

*The Outer Space Treaty of 1967*.

Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

### Website

Pebrianto, Dony Yusra, "Hukum Udara Nasional dan Internasional", dalam <http://nela-febriz.blogspot.co.id/2011/09/hukum-udara-nasional-dan-internasional.html>, diakses pada 7 Oktober 2017.

