

BAB III

ZONA IDENTIFIKASI PERTAHANAN UDARA CINA

Dengan jumlah penduduk terbanyak di dunia, Cina merupakan negara terbesar di kawasan Asia Timur. Dalam perkembangannya, dunia dibuat kagum oleh Cina karena pertumbuhannya luar biasa yang ditunjukkan dalam berbagai bidang. Pola interaksi yang kompleks merupakan ciri hubungan internasional di kawasan Asia selama setengah abad yang lalu saat ini dipengaruhi oleh peningkatan kekuatan ekonomi, militer, dan politik Cina, pernyataan ini dikatakan oleh David Shambaugh (Shambaugh, 2005). Kondisi ini telah menggambarkan kebangkitan kekuatan baru di Asia Timur yang diperkirakan oleh banyak pihak dapat menyaingi dominasi dari Amerika Serikat karena dari segi ekonomi, Cina telah memiliki kekuatan ekonomi yang kuat dan menjadi “raksasa” yang impresif.

A. KONTEKS GLOBAL MUNCULNYA AIR DEFENSE IDENTIFICATION ZONE (ADIZ)

Cina dan Jepang berada di kawasan Asia Timur yang penuh dengan dinamika dalam hubungan antar negara anggotanya karena didalamnya memiliki berbagai masalah keamanan seperti sengketa teritorial, konflik masa lalu dan lainnya. Seperti halnya yang terjadi pada sengketa teritorial Pulau Senkaku pasca pemberlakuan kebijakan “*East China Sea Air Defense Identification Zone (ECS ADIZ) Tahun 2013*” oleh Cina di Laut Cina Timur. Juru bicara Departemen Pertahanan Nasional Cina , Gang Yansheng mengumumkan ADIZ Cina di Laut Cian Timur pada tanggal 23 November 2013 merupakan sebagai tindakan untuk melindungi kedaulatan dan keamanan negaranya (Singh, 2013).

ADIZ merupakan zona bagi keperluan identifikasi dalam sistem pertahanan udara bagi negara yang terbentang mulai dari wilayah teritorial negara yang bersangkutan hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang berbatasan dengan negara tersebut (Sarkesian, *National Security: Policy Makers, Process and Politics*, 1998). Pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer yang berada dalam zona tersebut, dan akan terbang ke arah pantai negara pendiri ADIZ diwajibkan memberikan laporan rencana penerbangan kepada negara pemilik ADIZ.

Penentuan ADIZ didasari oleh perhitungan terhadap ancaman yang benar-benar potensial serta lokasi obyek-obyek penting nasioanal yang mendapat prioritas untuk dipertahankan dari kemungkinan serangan udara dari lawan. Setiap negara dapat membentuk ADIZ di wilayah udara yang berada dibawah kedaulatan dan yurisdiksinya, akan tetapi penetapan dari ADIZ yang seperti itu tidak dimaksudkan untuk memperluas kedaulatan negara pemilik ADIZ atas laut bebas yang tercakup dalam ADIZ negara tersebut.

Tiap pesawat udara yang terbang dan memiliki tujuan ke negara yang menerapkan sistem ini dalam jarak 200 mil harus menyebutkan profil dari pesawat udara itu. Hal ini dilakukan agar keamanan negara dari bahaya yang datang melalui ruang udara. Melalui ADIZ maka semua pesawat yang terbang maupun sipil atau militer yang melintas harus melaporkan diri kepada pengawas penerbangan militer. Sistem pelaporan yang diterapkan berbeda dengan sistem pengaturan lalu lintas udara sipil. Sistem ini didukung oleh sistem radar yang terkoneksi dengan sistem persenjataan pertahanan udara karena memiliki tujuan untuk pertahanan udara di wilayah negara. Faktor penentu dari keberhasilan ADIZ yaitu merupakan dari sistem persenjataan udara (Gabriela, 2018, hal. 465).

Konsep dari ADIZ muncul pada saat perang dunia, ketika Amerika Serikat menyatakan pembentukan ADIZ yang

pertama kali di dunia untuk mengurangi risiko serangan mendadak dari Uni Soviet. Selain untuk memberikan keamanan, ADIZ juga dapat membantu mengurangi risiko tabrakan di udara, memerangi lalu lintas dari pendistribusian obat terlarang, memfasilitasi misi pencarian dan penyelamatan serta mengurangi kebutuhan jet tempur untuk tujuan inspeksi visual. Tujuan dari ADIZ ini diharapkan dapat meningkatkan transparansi, prediktabilitas dan stabilitas strategis dengan mengurangi ketidakpastian di kedua belah pihak tentang kapan, di mana dan bagaimana untuk menghadapi kemungkinan di udara yang terjadi.

Sistem pertahanan dan keamanan udara ini kemudian diratifikasi oleh Tiongkok pada tanggal 23 November 2013 yang menimbulkan reaksi negatif dari negara-negara tetangga di kawasan Asia Timur yang merasa kebijakan dari Tiongkok tersebut merupakan sebuah ancaman. Wilayah cakupan dari sistem identifikasi tersebut terdiri dari wilayah udara yang ada di sekitar laut timur Cina, yang kemudian mendapat respon negatif dari wilayah Asia Timur, khususnya dari Jepang.

Reaksi negatif ini muncul karena beberapa alasan, yaitu yang pertama dari pihak Cina belum melakukan konsultasi dengan pihak tetangga. Hal ini dianggap perlu karena ADIZ yang diterapkan oleh Cina dianggap akan mengganggu serta mengancam jalannya lalu lintas penerbangan di wilayah udara internasional. ADIZ yang diadopsi oleh negara Cina berbeda halnya dengan ADIZ yang diadopsi oleh negara-negara yang lain, seperti Amerika Serikat, Kanada, Korea Selatan dan Jepang. Selain dari permasalahan tersebut, ADIZ Cina juga menjadi isu penting karena wilayah cakupan dari ADIZ Cina yang diumumkan pada November 2013 telah dianggap melewati batas wilayah udaranya dan wilayah udara internasional. ADIZ Cina mencakup wilayah Kepulauan Senkaku, yang merupakan wilayah administrasi dari Jepang (Gabriela, Kebijakan Jepang Dalam Mengantisipasi Klaim Air Defense Identification Zone (ADIZ) Oleh Tiongkok, 2018, hal. 466).

B. PENERAPAN DARI ZONA IDENTIFIKASI PERTAHANAN UDARA CINA

Untuk mempertahankan kedaulatan dan keamanan wilayah udara Cina ADIZ merupakan langkah yang diperlukan, hal ini disampaikan oleh Kementerian Pertahanan Nasional Cina. Tujuan dibentuk ADIZ yaitu untuk menyediakan sistem peringatan dini untuk pertahanan udara nasional Cina, dan merupakan langkah defensif yang tidak ditujukan ke negara atau wilayah tertentu, dan sejalan dengan hukum serta konvensi internasional yang berlaku mengenai keamanan wilayah udara.

Dengan adanya Cina yang menegaskan ADIZ sebagai zona identifikasi dalam wilayah udara internasional, bukan berarti wilayah udara tersebut menjadi kedaulatan bagi Cina. Yang artinya ADIZ tidak akan mempengaruhi kebebasan dari pesawat lain sesuai dengan hukum internasional, akan tetapi Cina memiliki hak untuk memicu prosedur identifikasi dan investigasi terhadap pesawat yang memasuki zona identifikasi tersebut. Keputusan semacam ini dibuat sesuai dengan pertimbangan dari sifat miiter, pesawat sipil, potensi ancamannya, serta jarak dari Cina (Gabriela, Kebijakan Jepang Dalam Mengantisipasi Klaim Air Defense Identification Zone (ADIZ) Oleh Tiongkok, 2018, hal. 466).

Cina juga menyatakan bahwa penerapan dari ADIZ akan memberikan keuntungan terhadap keselamatan penerbangan internasional. Pertahanan yang lebih untuk menghindari ancaman dari wilayah udara dianggap perlu karena wilayah udara Laut Timur Cina penuh dengan jalur penerbangan. Banyak penerbangan, baik itu sipil maupun militer yang melewati Laut Timur Cina tanpa adanya pemberitahuan terlebih dahulu kepada Cina. Penerapan dari ADIZ dianggap sebagai langkah yang defensif untuk memberikan pemberitahuan terlebih dahulu mengenai potensi ancaman dan upaya untuk meningkatkan keselamatan

penerbangan di wilayah tersebut (Dujarric, China's ADIZ and the Japan-US Response, 2013)

Dalam penerapannya, Kementerian Pertahanan Nasional Cina menjelaskan bahwa pesawat asing di dalam zona identifikasi akan mematuhi beberapa hal, yaitu (Gabriela, 2018):

1. Identifikasi rencana penerbangan dimana setiap pesawat dalam zona identifikasi harus melaporkan rencana penerbangannya kepada Kementerian Luar Negeri Cina atau Administrasi Penerbangan Sipil.
2. Identifikasi radio, dimana pesawat udara yang berada di dalam zona harus mempertahankan komunikasi radio dua arah dan memberikan respon secara tepat waktu dan akurat.
3. Identifikasi responden yang mengharuskan setiap pesawat dengan transponder Air Traffic Control Radar Bacon System harus tetap menyala selama pesawat berada dalam zona tersebut.
4. Identifikasi tanda, dimana setiap pesawat yang ada di dalam zona harus menunjukkan lambang atau tanda yang menunjukkan kewarganegaraan dan registrasinya dengan jelas, yaitu sesuai dengan perjanjian internasional.

Hal yang telah menjad isu dalam zona identifikasi Cina ini adalah yang mewajibkan semua pesawat terbang dalam *Air Defense Identification Zone* (ADIZ), tidak hanya bermaksud memasuki wilayah udar dari teritorial Cina, untuk mengikuti aturan identifikasi, termasuk pengajuan rencana penerbangan dengan Kementerian Luar Negeri, memelihara komunikasi radio dua arah dan untuk segera menanggapi permintaan identifikasi dari Kementerian Pertahanan Nasional serta dengan memberikan tanda kebangsaan dan logo secara jelas. Pesawat yang berada dalam zona tersebut harus mengikuti intruksi yang diberikan dan militer dari Cina akan mengadopsi langkah-langkah pertahanan darurat sebagai

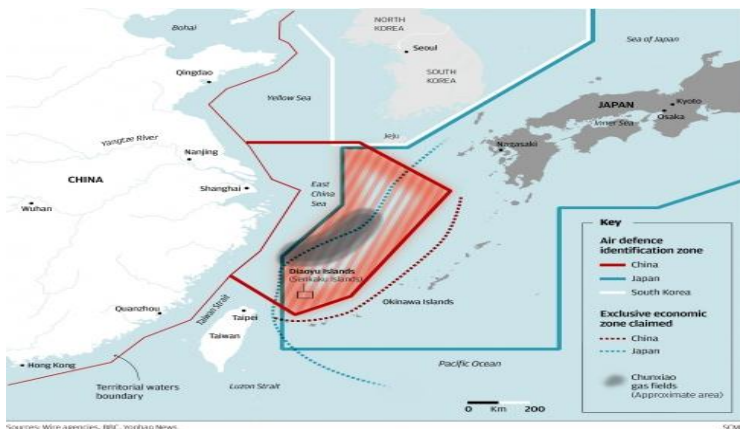
respon dari pesawat yang menolak untuk mengikuti instruksi yang telah diberikan.

ADIZ tidak memberikan negara yang telah menyatakannya sebagai otoritas yurisdiksi atas wilayah udara yang terlibat. Perairan teritorial negara berakhir 12 mil laut dari garis pantai dan setiap negara memiliki hak untuk mengoperasikan pesawat sipil atau militer tanpa izin dari negara pantai di wilayah udara internasional, hal demikian merupakan menurut dari hukum internasional. Negara hanya dapat mewajibkan pesawat terbang di ADIZ yang berniat meninggalkan wilayah udara internasional dan memasuki wilayah udara nasional yang sepenuhnya berdaulat di negara pantai untuk mengikuti prosedur dari identifikasi (Gabriela, 2018, hal. 467).

Cina dan Jepang berada dalam kawasan Asia Timur yang penuh dengan prosedur dalam hubungan antar negara anggotanya karena memiliki berbagai masalah yang menyangkut keamanan seperti sengketa teritorial, konflik masa lampau dan sebagainya. Seperti yang terjadi dalam konflik sengketa teritorial Pulau Senkaku setelah pemberlakuan "*East Cina Sea Air Defense Identification Zone*"(ECS ADIZ) pada tahun 2013 oleh Cina di Laut Cina Timur.

ADIZ merupakan zona yang diperlukan bagi identifikasi dalam sistem pertahanan udara bagi negara yang terbentang mulai dari wilayah teritorial negara yang bersangkutan hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang berbatasan dengan negara tersebut (Sarkesian, 1998). Akan tetapi penetapan ADIZ yang demikian tidak ditujukan untuk memperluas kedaulatan negara yang memiliki ADIZ atas laut bebas yang mencakup dalam ADIZ negara itu.

Gambar 3.1: Air Defense Identification Zone di Laut Cina Timur



Sumber: Global Research Centre (White, 2013)

Dalam perkembangannya, ADIZ dilandasi dengan hukum kebiasaan internasional (Dutton P. A., 2006). Namun berbeda dengan konteks ini, Cina dengan Air Defense Identification Zone pada tahun 2013 telah melanggar hukum internasional sebab penerapannya secara sepihak dan telah melalui ruang udara di atas kepulauan Senkaku yang berdasarkan *status quo* masuk dalam Air Defense Identification Zone milik Jepang. Sebelumnya pada tahun 1969 Jepang telah menetapkan Air Defense Identification Zone di wilayah tersebut dan dari pihak Cina juga tidak melakukan penentangan (Hsu, 2014).

Penerapan ADIZ tidak memiliki larangan menurut hukum internasional, namun juga tidak terdapat konvensi internasional yang membahas secara mendalam masalah tersebut berbeda halnya dengan *Zona Ekonomi Eksklusif* (ZEE) atau aturan di perairan (maritim) yang dijelaskan secara rinci (Hsu, 2014, hal. 2). Meski ADIZ mempunyai landasan hukum akan tetapi masih terdapat masalah klasik tentang sejauh mana batas dari wilayah yang dimiliki oleh negara atas ruang udaranya karena hingga saat ini belum terdapat kesepakatan yang pasti dari masyarakat internasional. Kondisi

ini yang menyebabkan sering terjadinya masalah sengketa serta penyelesaian yang tidak efektif berdasarkan hukum internasional. Oleh sebab itu, negara lainnya harus membuat pilihan sendiri yang berdaulat untuk mengikuti atau tidak.

Tindakan yang dilakukan oleh Cina secara sepihak di daerah sengketa ini juga menimbulkan respon negatif dari negara-negara lain dalam kawasan Asia Timur seperti Korea Selatan dan Taiwan dan beberapa negara lain di luar kawasan Asia Timur seperti Uni Eropa, Australia, Amerika Serikat sebagai wujud dari penolakan terhadap ADIZ Cina.

C. NORMA YANG DIKEMBANGKAN CINA MELALUI ADIZ

Penerapan kebijakan *Air Defense Identification Zone* diikuti dengan aturan-aturan yang diterapkan oleh Cina dalam kebijakan ADIZ pada tahun 2013 yang meliputi (China Military Online, 2013):

1. Setiap pesawat yang terbang dalam wilayah ADIZ Laut Cina Timur diharuskan untuk mematuhi aturan yang dibuat ini.
2. Setiap pesawat terbang di wilayah ADIZ Laut Cina Timur harus melakukan beberapa hal untuk keperluan identifikasi, antara lain:
 - a. Identifikasi Rencana Penerbangan

Tiap pesawat yang terbang melewati wilayah ADIZ Laut Cina Timur harus membuat laporan rencana penerbangan ke Kementerian Luar Negeri Cina atau Badan Administrasi Penerbangan Sipil dan melaporkannya.

- b. Identifikasi Radio

Tiap pesawat yang terbang dalam wilayah ADIZ Laut Cina Timur harus menjaga komunikasi radio dua arah, dan dapat menanggapi tepat waktu dan akurat atas pertanyaan identifikasi dari Badan

Administrasi ADIZ Cina di Laut Cina Timur.

c. Identifikasi Transponder

Tiap pesawat yang terbang di wilayah ADIZ Laut Cina Timur harus selalu menjaga transponder tetap bekerja di seluruh program jika dilengkapi dengan transponder radar sekunder

3. Setiap pesawat yang terbang di wilayah ADIZ Laut Cina Timur harus mengikuti instruksi yang diberikan dari Badan Administrasi ADIZ Cina di Laut Cina Timur ataupun badan lain yang telah disahkan. Angkatan bersenjata Cina akan mengadopsi langkah-langkah darurat defensif untuk menanggapi pesawat yang tidak bekerja sama dalam proses identifikasi atau menolak untuk mengikuti prosedur instruksi yang telah diberikan.
4. Departemen Pertahanan Nasional Cina merupakan Badan Administratif ADIZ Cina di Laut Cina Timur.
5. Kementerian Pertahanan Nasional Cina yang memiliki tanggung jawab atas penjelasan aturan tersebut.
6. Aturan yang diberikan ini mulai berlaku pada pukul 10 tanggal 23 November 2013.

Yang perlu diperhatikan dari aturan ADIZ pada tahun 2013 adalah dari poin ketiga yaitu : “Setiap pesawat yang terbang di wilayah ADIZ Laut Cina Timur harus mengikuti instruksi yang diberikan dari Badan Administrasi ADIZ Cina di Laut Cina Timur ataupun badan lain yang telah disahkan. Angkatan bersenjata Cina akan mengadopsi langkah-langkah darurat defensif untuk menanggapi pesawat yang tidak bekerja sama dalam proses identifikasi atau menolak untuk mengikuti prosedur instruksi yang telah diberikan”. Pernyataan ini memiliki arti jika setiap pesawat yang melintasi wilayah ADIZ Cina yang mengabaikan instruksi akan dibalas atau diberi tindakan defensif yang tidak jelas definisinya. Definisi

langkah-langkah defensif yang tidak memiliki kejelasan ini semakin menambah tingkat ancaman serta menimbulkan kejadian yang mungkin berbahaya dan tidak terduga. Kondisi ini mengakibatkan pesawat yang melintasi wilayah ADIZ Cina untuk lebih memilih meminimalkan risiko dibandingkan dengan mengambil risiko yang tidak pasti.

Pesawat negara-negara yang berasal dari negara dengan “*power*” di bawah Cina, tentu saja lebih memilih melakukan instruksi yang diberikan seperti apa yang diinginkan oleh Cina. Secara tidak langsung, jika pesawat negara ataupun sipil yang melintasi wilayah udara di Laut Cina Timur yang memenuhi segala peraturan dan instruksi tersebut maka dapat dikatakan mengakui kedaulatan Cina atas wilayah udara dan perairan Kepulauan Senkaku serta mendukung ADIZ Cina (Sari N. K., 2013)

Penerapan dari ADIZ pada dasarnya memiliki landasan hukum kebiasaan internasional serta Konvensi Chicago yang memiliki tujuan pengaturan sistem pertahanan dari segi udara. Selama tidak memiliki tujuan untuk memperluas wilayah kedaulatan negara pembuat ADIZ, maka ADIZ bukan merupakan tindakan yang dilarang. Yang membedakan kebijakan ADIZ negara yang lain dengan kebijakan ADIZ Cina tahun 2013 yaitu terdapat fakta bahwa Cina menerapkan peraturan ini dengan sepihak dan mengikutsertakan wilayah sengketa Kepulauan Senkaku sehingga melanggar dari norma hukum internasional. Hal ini menunjukkan bahwa hukum tersebut belum mampu membuat Cina bertanggung jawab dalam sikapnya sebagai bagian dari masyarakat internasional sehingga menimbulkan ancaman bagi Jepang dan juga negara yang lain.

Dalam perkembangannya, Parlemen Cina mengatakan bahwa penetapan ADIZ yang dilakukan di Laut Cina Timur sudah sesuai dengan hukum-hukum internasional (Achmadi, 2014). Pasal 1 dalam Konvensi Chicago tahun 1944 memiliki makna bahwa ADIZ hanya dapat diterapkan serta dibuat dalam wilayah udara kedaulatan yang sah dari negara pemilik ADIZ tersebut. Dalam kasus ini, kebijakan yang diberlakukan

oleh Cina dengan ADIZ yang mencakup kepulauan Senkaku telah melanggar landasan hukum tersebut.

Deklarasi yang dilakukan secara sepihak oleh Cina tanpa mengikutsertakan negara lain yang melakukan klaim merupakan kesalahan fatal yang semakin menunjukkan sikap agresif dari Cina. Penyesuaian ADIZ di Korea Selatan dengan memperluas 300 km ke arah selatan juga dilakukan setelah adanya konsultasi dengan Cina dan Jepang sebagai respon dari ADIZ Cina yang mengambil Pulau Ieodo milik Korea Selatan. Hal ini menggambarkan terdapat upaya agresif Cina untuk mendapatkan klaim legal atas Kepulauan Senkaku tersebut dari Jepang dan negara pengklaim lainnya tanpa mendahulukan upaya perundingan. Cina menggunakan ADIZ karena dianggap mencakup hampir keseluruhan dari wilayah di Laut Cina Timur baik udara serta perairannya (Hsu, 2014).

Cina dalam upaya meligitimasi Kepulauan Senkaku terutama pelanggaran dalam penerapan ADIZ menunjukkan hukum internasional memiliki kelemahan dan masih belum mampu untuk mengatasi masalah sengketa dan tindakan agresif Cina secara efektif. Lembaga hukum internasional tidak memberikan tindakan yang tegas seperti pemberian sanksi terhadap Cina, semakin membuktikan bahwa hukum internasional merupakan hukum yang lemah (Alma Manuputy, 2008). Kondisi ini terjadi karena faktanya pelanggran terhadap norma-norma hukum internasional oleh negara-negara yang sering terjadi tidak diikuti dengan pemberian sanksi yang tegas. Bahkan banyak kasus yang terjadi cenderung tidak menindak lanjuti siapa pelaku atau negara yang melakukan pelanggaran tersebut. Kondisi itu tentu akan mempengaruhi kesediaan negara-negara untuk menaati hukum internasional maupun kesungguhan negara-negara dalam menerapkan sanksi pada negara yang melakukan pelanggaran. Hasilnya ialah ketaatan dan kesediaan negara pada hukum internasional serta pelanggaran yang dilakukan terhadap hukum internasional tidak dapat dilepaskan dari perjuangan masing-masing negara dalam mencapai kepentingannya. Faktor politik sangat memerankan poin yang penting dalam aspek tersebut. Dominasi dari faktor politik dalam hal tersebut tidak terlepas

dari adanya kedaulatan negara dimana selama negara tidak memiliki badan supranasional dan memiliki kedaulatan maka eksistensi serta penerapan dari hukum internasional tergantung pada faktor politik (Hsu, 2014, hal. 2). Alasan yang telah dijelaskan itu menunjukkan bagaimana hukum internasional belum mampu untuk memberikan perlindungan terhadap Jepang sehingga Jepang harus menempuh jalan politik untuk membantu penerapan hukum internasional dalam menghadapi ancaman dari ADIZ Cina.

Tidak dibahasnya ADIZ secara rinci juga menyebabkan munculnya masalah-masalah yang timbul dalam penerapan ADIZ sendiri (Alma Manuputy, 2008). Sehingga hukum internasional yang mengatur mengenai ruang udara masih membutuhkan pengaturan-pengaturan yang lebih mendalam baik dalam level nasional maupun internasional untuk dapat meminimalisir dari kemungkinan kesalahan penafsiran dan pelanggaran terhadap aturan tersebut. Pada akhirnya, banyak ADIZ yang diterapkan di Laut Cina Timur seperti Cina, Jepang, Korea Selatan menyebabkan tumpang tindih. ADIZ meningkatkan risiko salah penafsiran serta kecelakaan lalu lintas di udara sebab banyaknya aturan ADIZ negara-negara di wilayah tersebut tanpa adanya kesepakatan mengenai protokol negara mana yang akan diterapkan dan dipatuhi.

Niat agresif dari Cina semakin terlihat ketika Kementerian Pertahanan Nasional Cina akan memperluas ADIZ mereka. Banyak pengamat yang menganalisis bahwa perluasan ADIZ kedua Cina akan diterapkan di wilayah Laut Cina Selatan dengan tujuan yang sama seperti ADIZ Cina di Laut Cina Timur yaitu untuk melegitimasi kepemilikan atas wilayah tersebut (Journal Threat, 2014). Hal tersebut ditegaskan oleh juru bicara Pertahanan dari Cina, Ynag Yujun pada bulan November,

“China will establish other Air Defense Identification Zones at the right moment after necessary preparations are completed”

(IBD, 2014)

Ini tentu semakin memperkuat ancaman yang ditimbulkan Cina sehingga Jepang secara spesifik menyebutkan dalam buku putihnya sebagai perkembangan di Cina termasuk pembentukan ADIZ di Laut Cina Timur pada sekitar wilayah yang menjadi sengketa kedua negara tersebut, telah mengakibatkan terganggunya hubungan diplomatik kedua negara (Roza, 2014).

D. SUMBER HUKUM INTERNASIONAL PENERAPAN ADIZ

Konvensi Paris 1919 awalnya merupakan sumber hukum internasional yang ditujukan untuk mengatur penggunaan serta pemanfaatan ruang udara untuk kepentingan penerbangan sipil, yang kemudian berkembang dan diatur dalam Konvensi Chicago 1944. Kedua sumber hukum internasional tersebut pada dasarnya adalah mengatur penggunaan serta pemanfaatan ruang udara untuk kepentingan penerbangan sipil. Namun ketentuan penerapan ADIZ tidak ditemukan dalam kedua konvensi tersebut, dan dalam upaya penetapan dan penerapannya berkembang teori-teori dalam penerapan ADIZ. Berikut merupakan gambaran singkat mengenai Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944. Dasar hukum dari pendirian ADIZ yaitu praktek internasional yang telah berubah menjadi hukum kebiasaan internasional. ADIZ pada dasarnya dibentuk atas pertimbangan keamanan, terkhusus untuk keperluan identifikasi pesawat udara yang diperkirakan akan memasuki wilayah negara dari pendiri ADIZ (Supri Abu, 2016).

a). KONVENSI PARIS 1919

Konvensi Paris (*Paris Convention*) dihasilkan dari Konferensi Paris yang diadakan pada tanggal 13 Oktober 1919 dan diikuti oleh 27 negara. Pasal 1 dalam Konvensi Paris 1919 mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara yang ada di wilayahnya. Konsekuensinya adalah negara diberikan hak dan kebebasan untuk mengatur maskapai penerbangan yang akan 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”*.

Terdapat beberapa ketentuan yang tidak atau kurang disetujui oleh Negara peserta konferensi yang menyebabkan ratifikasi Konvensi Paris berjalan sangat lamban, antara lain seperti ketentuan yang menyangkut mengenai hak lintas yang tercantum dalam 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 menegaskan bahwa terdapat pembatasan terhadap masalah lalu lintas. Pembatasan tersebut memiliki hubungan dengan kriteria keanggotaan suatu negara terhadap konvensi. Maka, negara yang telah menjadi anggota Konvensi mempunyai wewenang untuk membatasi penerbangan pesawat udara negara lain yang bukan anggota dari Konvensi, melalui wilayah udara negara anggota Konvensi (Likada, 1987).

Kemudian hal penting lain yang perlu diperhatikan yaitu Pasal 2 Konvensi Paris yang mengatakan:

“Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory to the aircraft of the other contracting State, 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 State shall be applied without distinction of nationality”

Ketentuan dari Pasal 2 ini yaitu bahwa masalah lalu lintas diberikan kepada pesawat udara komersial dan non-komersial, akan tetapi dalam batas pesawat udara negara anggota dari Konvensi saja. Dengan begitu, pesawat udara negara anggota Konvensi berhak melintasi wilayah udara dari negara anggota Konvensi yang lain dan tidak wajib terlebih dahulu mendapat izin pemerintah negara (Likada, 1987).

b). KONVENSI CHICAGO 1944

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, menyatakan: “...*The Contracting State recognized that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. Pasal ini mengatur mengenai kedaulatan yang dimiliki oleh negara dari anggota Konvensi di ruang udara dalam wilayahnya. Dari Pasal 1 Konvensi ini dapat ditarik suatu konsekuensi ekonomi yang penting, yaitu bahwa tiap negara mempunyai hak untuk menutup ruang udara di atas wilayahnya dari usaha komersial yang dilakukan oleh negara asing (Martono, 1981).

Melalui cara ini suatu negara dapat melakukan monopoli angkatan udara untuk ke tujuan wilayah dan dari wilayahnya. Oleh karena itu, untuk menjamin terciptanya ketertiban lalu lintas penerbangan sipil internasional dibutuhkan kesediaan dari negara-negara untuk membuat perjanjian internasional baik itu bilateral maupun multilateral mengenai hak-hak komersial.

Dalam Pasal 5 Konvensi mengatakan jika penerbangan tidak terjadwal yang melintasi batas wilayah dari negara, baik itu penerbangan yang bersifat *non-traffic* maupun penerbangan *traffic* yaitu mengangkut dan menurunkan barang atau surat, harus mendapat izin dari negara kolong dan selama dalam penerbangan diharuskan mematuhi semua peraturan yang diterapkan oleh negara kolong. Pasal ini sangat erat kaitannya dengan pertukaran hak-hak komersial untuk penerbangan yang bersifat *non-schedule* internasional.

Sedangkan pasal 6 Konvensi mengatur mengenai penerbangan terjadwal internasional.

Konvensi Chicago 1944 yang ditandatangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 dan memiliki 152 anggota dinilai mengandung kelemahan (Wiradipraja, 1990). Salah satu kelemahan yang terdapat dalam Konvensi tersebut ialah adanya tentangan kepentingan antara penegakan kedaulatan negara secara maksimal dengan kekerasan senjata yang berlawanan dengan kepentingan melindungi keselamatan jiwa manusia dalam dunia penerbangan sipil. Pada tanggal 10 Mei 1984 di Montreal ditandatangani protokol yang mengubah Konvensi Chicago (*Amandement to Chicgo Convention 1944*) dengan memasukkan pasal 3 Bis, tentang:

- i. Kewajiban hukum untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil (kemanusiaan).
- ii. Negara berhak untuk memerintahkan pesawat udara sipil yang melanggar untuk mendarat di bandar udara yang telah ditentukan.
- iii. Negara diminta untuk menggunakan prosedur pencegahan (*interception*) terhadap pesawat udara sipil.
- iv. Tiap pesawat udara sipil harus mematuhi instruksi yang diberikan oleh pesawat udara sipil.
- v. Tiap negara harus menetapkan dalam perundang-undangan nasionalnya mengenai ketentuan hukum yang berat bagi para pelaku dan operator pesawat udara sipil, yang dengan sengaja bertentangan dengan Konvensi ini.

Dalam konvensi-konvensi tersebut memang menegaskan terdapat upaya penyergapan dan lain-lain terhadap pesawat yang dianggap melanggar, namun hal itu tidak dimaksudkan sebagai pendekatan penyergapan perang atau militer namun dalam konteks pelanggaran penerbangan sipil, dan tidak terdapat ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan militer atau pertahanan keamanan. Dalam kaitannya suatu negara menerapkan suatu ADIZ di wilayah ruang udara negaranya yaitu tujuannya diperuntukkan untuk penetapan

zona pertahanan kepentingan wilayah ruang, dengan pendekatan militer atau pertahanan sebagai negara yang berdaulat. Terhadap kepentingan seperti ini baik dalam Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 tidak diatur (Suherman, 1983).

