

Tujuh Kontradiksi RixAS

Kontradiksi Fundamental Posisi Indonesia dan Amerika Serikat dalam Rezim Konvensi Chicago 1944, UNCLOS 1982, ADIZ, dan Doktrin A2/AD



Cakrawala Strategis

No. 003/2026 - 22 April 2026

Penulis:
Andi Widjanto

Ilustrator:
Muhammad Ilham
Rudi Yusuf



Abstrak

Tulisan ini menganalisis kontradiksi sistematis antara posisi hukum internasional Amerika Serikat dan Indonesia dalam dua rezim normatif utama yang mengatur kedaulatan udara dan maritim: Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982. Dengan menambahkan dimensi praktis dari Air Defense Identification Zone (ADIZ) dan doktrin Anti-Access/Area Denial (A2/AD), analisis ini menunjukkan bahwa AS secara konsisten menerapkan standar ganda: menuntut hak akses udara dan maritim dari Indonesia berdasarkan pasal-pasal selektif dari konvensi yang tidak sepenuhnya diakuinya, sambil membangun ADIZ

dan A2/AD global yang melampaui batas-batas yang sama. Kontradiksi ini bukan fenomena insidental, melainkan pola struktural yang mencerminkan kesenjangan antara klaim normatif AS tentang “rules-based international order” dan praktik operasionalnya di kawasan Indo-Pasifik. Tulisan ini berargumen bahwa Indonesia memiliki fondasi hukum yang jauh lebih kuat dari yang selama ini dioperasionalkan dalam postur diplomatik dan pertahanannya, dan merumuskan enam rekomendasi kebijakan untuk menutup kesenjangan antara hak hukum dan kapabilitas penegakan.

Kata kunci: *Konvensi Chicago 1944, UNCLOS 1982, ADIZ, A2/AD, kedaulatan udara, archipelagic state, bebas-aktif, Indo-Pasifik, Complex Structural Realism*

Pendahuluan

Ada sebuah percakapan yang tidak pernah terjadi secara terbuka di koridor diplomatik Jakarta dan Washington, namun berlangsung setiap hari dalam bentuk tekanan halus, permintaan akses, dan negosiasi pertahanan yang tidak pernah sepenuhnya transparan kepada publik. Percakapan itu berbunyi kurang lebih demikian: Washington berkata bahwa mereka membutuhkan akses ke ruang udara dan perairan Indonesia untuk menjaga stabilitas kawasan. Jakarta menjawab dalam semangat kemitraan strategis. Yang tidak pernah diucapkan adalah pertanyaan terpenting: standar hukum internasional apa yang Amerika Serikat (AS) terapkan kepada dirinya sendiri, dan apakah standar itu sama dengan yang dimintanya dari Indonesia?

Pertanyaan itu tidak pernah diajukan secara eksplisit. Dan ketidakeksplicitannya adalah masalah terbesar. Karena jika pertanyaan itu diajukan dan dijawab secara jujur berdasarkan dua instrumen hukum internasional yang paling otoritatif di bidangnya — Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982 — jawabannya akan mengungkap sebuah kontradiksi yang bukan hanya diplomatik, melainkan struktural dan sistematis.

Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional, yang berlaku sejak April 1947, menegakkan Pasal 1 yang bersifat absolut: setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. UNCLOS 1982, yang diratifikasi Indonesia pada 1986, membangun arsitektur kedaulatan horizontal yang memberikan Indonesia status unik sebagai *archipelagic state* dengan hak kontrol atas perairan kepulauan dan koridor udara di atasnya. Kedua instrumen ini, dibaca secara terintegrasi, menempatkan Indonesia dalam posisi hukum yang secara inheren kuat.

Namun dua instrumen hukum saja tidak cukup untuk memahami medan pertarungan sesungguhnya. Dua dimensi praktis yang sering absen dari diskusi akademis perlu ditambahkan: pertama, Air Defense Identification Zone (ADIZ) — instrumen unilateral yang tidak dikodifikasikan dalam hukum internasional mana pun namun diterapkan secara agresif oleh negara-negara yang memiliki kapabilitas militer untuk menegakkannya; dan kedua, doktrin Anti-Access/Area Denial (A2/AD) — arsitektur pertahanan yang mengubah geografi menjadi senjata dan yang secara fundamental membentuk kalkulasi akses di kawasan Indo-Pasifik.

Tulisan ini mengidentifikasi tujuh kontradiksi struktural dalam posisi AS versus Indonesia yang muncul dari interaksi keempat kerangka tersebut. Analisis ini tidak bertujuan untuk memosisikan Indonesia sebagai pihak yang berseberangan dengan AS, melainkan untuk menegaskan bahwa konsistensi dalam penegakan hukum internasional — termasuk terhadap mitra strategis terbesar — adalah prasyarat dari postur pertahanan yang kredibel dan kedaulatan yang bermakna.

“Kedaulatan yang tidak ditegakkan adalah kedaulatan yang sedang dalam proses penyerahan.”

Kerangka Analitis: Empar Dimensi Kedaulatan

Konvensi Chicago 1944 dan Prinsip Kedaulatan Udara

Konvensi Chicago, yang ditandatangani pada 7 Desember 1944 dan berlaku sejak 4 April 1947, adalah instrumen hukum internasional yang paling fundamental dalam mengatur rezim ruang udara. Pasal 1 menetapkan prinsip yang tidak mengenal gradasi: “The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.” Dua kata kunci — *complete* (penuh) dan *exclusive* (eksklusif) — bukan sekadar pilihan diksi. Ia adalah pernyataan ontologis tentang sifat kedaulatan udara yang tidak bisa dikurangi melalui perjanjian implisit atau normalisasi *de facto*.

Pasal 3 Konvensi Chicago memiliki signifikansi sama pentingnya. Ia memisahkan secara tegas dua kategori penerbangan: *civil aircraft* dan *state aircraft*. Pesawat militer, kepolisian, dan bea cukai termasuk dalam kategori *state aircraft* — dan Konvensi Chicago secara eksplisit menyatakan bahwa rezim hak penerbangan sipil yang diaturinya tidak berlaku bagi mereka. Implikasinya lebih keras dari yang sering dipahami: tidak ada ketentuan dalam Chicago yang memberikan hak lintas kepada pesawat militer asing. Sebaliknya, Pasal 3(c) menyatakan bahwa *state aircraft* asing tidak boleh terbang di atas wilayah negara lain tanpa otorisasi khusus berdasarkan perjanjian atau izin tersendiri.

Pasal 3 *bis*, yang ditambahkan melalui Protokol Amandemen Pasal 3 bis Konvensi Chicago (Montreal, 10 Mei 1984) — diadopsi dalam ICAO Extraordinary Session ke-25 — sebagai respons terhadap penembakan Korean Air Lines (KAL) 007 oleh Soviet pada September 1983, melarang penggunaan senjata terhadap pesawat sipil yang sedang terbang. Pasal ini adalah pengakuan implisit dari komunitas internasional bahwa kepadatan militer di ruang udara yang sama menciptakan risiko *inadvertent escalation* yang nyata dan memerlukan regulasi hukum internasional.

UNCLOS 1982 dan Arsitektur Kedaulatan Maritim

UNCLOS 1982 membangun sistem hukum maritim yang komprehensif, namun bagi Indonesia, dua rezim yang paling relevan adalah rezim *archipelagic state* (Pasal 46–54) dan rezim Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Pasal 55–75). Rezim *archipelagic state* memberikan Indonesia hak unik yang tidak dimiliki negara pantai biasa: kedaulatan penuh atas perairan kepulauan (*archipelagic waters*) yang mencakup sekitar 3,1 juta kilometer persegi, hak untuk menetapkan *archipelagic sea lanes* yang mewajibkan semua pihak untuk melintas melalui koridor yang ditetapkan Indonesia, dan — melalui Pasal 49(2) yang mengaitkannya dengan Chicago — kedaulatan penuh atas ruang udara di atas *archipelagic waters* tersebut.

UNCLOS menyediakan beberapa rezim hukum yang relevan untuk diskusi *overflight*. Untuk perairan kepulauan, Pasal 53 memberikan hak kepada Indonesia sebagai *archipelagic state* untuk menetapkan *sea lanes* dan *air routes* di atasnya bagi keperluan *archipelagic sea lanes passage*. Indonesia

telah menetapkan tiga jalur semacam ini. Namun, perlu dicatat bahwa di luar jalur yang ditetapkan, Pasal 53 (12) tetap menjamin hak lintas melalui rute normal yang biasa digunakan untuk navigasi internasional apabila Indonesia belum menetapkan sea lanes di jalur tersebut. Sementara itu, *overflight* di atas ZEE tunduk pada rezim kebebasan penerbangan berdasarkan Pasal 58 jo. Pasal 87, dan transit melalui selat internasional seperti Selat Malaka dan Lombok diatur oleh rezim *transit passage* tersendiri. Kompleksitas tumpang tindih rezim inilah yang menjadikan permintaan *blanket overflight access* bukan sekadar persoalan satu pasal, melainkan negosiasi lintas kerangka hukum — sesuatu yang sering luput dari pemahaman publik maupun para negosiator.

Namun UNCLOS juga memuat ketentuan yang menguntungkan pihak lain: rezim *transit passage* di selat internasional (Pasal 37–44) memberikan hak lintas yang tidak bisa dihambat kepada kapal dan pesawat semua negara di selat-selat yang digunakan untuk navigasi internasional, termasuk Selat Lombok dan Selat Sunda. Perbedaan antara *archipelagic sea lanes passage* dan *strait transit passage* inilah yang sering menjadi titik perselisihan interpretasi antara Indonesia dan AS.

ADIZ: Instrumen Unilateral tanpa Dasar Perjanjian

Air Defense Identification Zone (ADIZ) adalah konstruksi hukum yang *sui generis*: ia tidak memiliki dasar dalam satu pun perjanjian internasional yang mengikat, namun telah menjadi praktik yang diterima secara luas oleh negara-negara yang memiliki kapabilitas militer untuk menegakkannya. Logika ADIZ sederhana: suatu negara menetapkan zona di luar batas wilayah udaranya secara resmi, di mana pesawat yang mendekati wilayah nasional diwajibkan mengidentifikasi diri dan menyampaikan rencana penerbangan. Penolakan untuk mematuhi dapat mengakibatkan *intercept*.

AS adalah negara yang memiliki dan mengoperasikan ADIZ paling ekstensif di dunia. ADIZ Alaska membentang lebih dari 200 mil laut (nautical mile – nm) ke Samudra Pasifik. ADIZ Atlantic Coast dan Pacific Coast menutupi seluruh perimeter daratan Amerika. Secara keseluruhan, ADIZ AS mencakup area yang jauh melampaui batas wilayah udara nasionalnya dalam pengertian Chicago, dan beroperasi sebagian di ruang udara internasional — wilayah yang dalam logika UNCLOS merupakan *common heritage of mankind*, bukan yurisdiksi siapa pun.

Ketiadaan ADIZ Indonesia adalah paradoks strategis yang mencolok. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dengan garis pantai terpanjang keempat, mengelola enam *chokepoint* maritim terpenting di dunia, dan memiliki dua Flight Information Region (FIR) terbesar di Asia Tenggara. Namun, tidak satu pun zona identifikasi udara yang secara formal dideklarasikan untuk melindungi pendekatan ke wilayah udaranya. Ini berarti bahwa pesawat militer asing dapat mendekati ruang udara Indonesia tanpa kewajiban mengidentifikasi diri yang setara dengan kewajiban yang diterapkan AS kepada pesawat asing yang mendekati wilayahnya.

A2/AD: Ketika Geografi Menjadi Senjata

Anti-Access/Area Denial (A2/AD) adalah doktrin militer yang mentransformasi geografi menjadi instrumen pertahanan melalui integrasi sistem senjata yang saling melengkapi: rudal balistik dan jelajah jarak jauh, sistem pertahanan udara berlapis, kapal selam, perang elektronik, dan kapabilitas siber. Tujuannya adalah mencegah atau mempersulit lawan memasuki atau beroperasi di dalam zona tertentu — bukan melalui argumen hukum, melainkan melalui kalkulasi militer yang mengubah biaya proyeksi kekuatan menjadi tidak terjangkau. Penting untuk dicatat bahwa A2/AD pada hakikatnya adalah konsep defensif bagi negara yang membangunnya — ia dirancang untuk melindungi wilayah dari force projection pihak luar. Yang AS miliki dan kembangkan secara masif adalah kemampuan counter-A2/AD atau anti-A2/AD, yang berfokus pada proyeksi kekuatan menembus pertahanan lawan.

AS mengoperasikan anti A2/AD global yang tidak ada tandingannya: jaringan pangkalan dari Guam, Diego Garcia, Okinawa, hingga Pearl Harbor; sistem THAAD dan Patriot PAC-3 yang dikerahkan dari Korea Selatan hingga Eropa Timur; armada kapal selam nuklir kelas Virginia yang berpatroli permanen; dan armada pembom B-21 Raider yang baru beroperasi. Doktrin AirSea Battle — yang secara eksplisit dirancang sebagai respons terhadap A2/AD China — adalah A2/AD untuk melawan A2/AD. Sebuah arsitektur eskalasi yang mencerminkan bagaimana semua kekuatan besar membangun kemampuan ini.

Signifikansinya bagi Indonesia adalah ini: A2/AD komprehensif di perairan kepulauan Indonesia — yang secara hukum adalah wilayah kedaulatannya berdasarkan Chicago dan UNCLOS — adalah ekspresi paling konsisten dari hak-hak yang sudah dijamin hukum internasional. Indonesia yang mampu secara militer mengendalikan *chokepoint* strategis di wilayahnya sendiri adalah Indonesia yang tidak perlu dirayu atau ditekan untuk memberikan akses, karena semua pihak tahu bahwa akses itu harus dinegosiasikan.

Peta Kontradiksi: Tujuh Dimensi Standar Ganda

Sebelum membahas masing-masing kontradiksi secara naratif, Tabel 1 berikut memberikan gambaran komparatif posisi AS versus Indonesia dalam sembilan instrumen normatif yang relevan.

Tabel 1. Matriks Komparatif: Posisi AS dan Indonesia dalam Rezim Hukum Internasional

Instrumen / Pasal	Substansi Normatif	Posisi AS	Posisi Indonesia
Konvensi Chicago 1944 Pasal 1	Kedaulatan udara penuh & eksklusif	Diratifikasi – diterapkan absolut (termasuk ADIZ)	Diratifikasi – tidak dioperasionalkan penuh (tanpa ADIZ)
Konvensi Chicago Pasal 3	Pesawat militer wajib izin eksplisit	Meminta <i>blanket access</i> dari mitra; menolak <i>reciprocal</i>	Belum memiliki <i>Standard Operating Procedure</i> (SOP) komprehensif untuk pesawat asing

Instrumen / Pasal	Substansi Normatif	Posisi AS	Posisi Indonesia
UNCLOS 1982 Pasal 2-3	Kedaulatan laut teritorial + ruang udara di atasnya	Tidak meratifikasi; menggunakan selektif	Meratifikasi; <i>State Party</i> penuh
UNCLOS Pasal 46-54 (Archipelagic State)	Hak menetapkan <i>sea lanes</i> , kontrol <i>archipelagic waters</i>	Bukan pihak; mengklaim <i>transit rights</i> via <i>customary law</i>	Belum menyelesaikan penetapan semua <i>sea lanes</i>
UNCLOS Pasal 55-75, terutama Pasal 58 (ZEE)	Hak berdaulat atas sumber daya; yurisdiksi fungsional	Mengklaim <i>Freedom of Navigation rights</i> atas ZEE negara lain	Mempertahankan hak ZEE via UNCLOS
UNCLOS Pasal 87 (Laut Bebas)	<i>Freedom of navigation</i> di <i>high seas</i>	Operasi <i>Freedom of Navigation</i> aktif, termasuk di Laut China Selatan	Konsisten dengan UNCLOS
ADIZ	Tidak diatur dalam perjanjian internasional mana pun	ADIZ di Alaska, Hawaii, Atlantic Coast (> 200 nm)	Tidak memiliki ADIZ
A2/AD Doctrine	Tidak dilarang hukum internasional; diatur oleh kapabilitas	A2/AD global: Guam, Diego Garcia, <i>carrier groups</i>	Kapabilitas A2/AD embrionik; belum terintegrasi
UNCLOS Pasal 301 (Peaceful Use)	Larangan ancaman/ kekerasan dalam aktivitas maritim	<i>Freedom of Navigation</i> ops diklaim bukan ancaman; diperdebatkan	Konsisten; menghindari konfrontasi langsung

Sumber: Chicago Convention 1944; UNCLOS 1982; U.S. Code of Federal Regulations; dokumen doktrin TNI. Disusun oleh penulis.

Kontradiksi Pertama: ADIZ—Hak Sakral di Rumah, Kekosongan di Luar Negeri

Kontradiksi paling mencolok dalam postur hukum udara AS-Indonesia adalah asimetri dalam penerapan konsep ADIZ. AS mengoperasikan ADIZ yang membentang ratusan mil dari pantainya — termasuk di Samudra Pasifik yang secara UNCLOS bukan yurisdiksi siapa pun — sebagai ekspresi hak pertahanan nasional yang tidak perlu dipertanyakan. Ketika China mendeklarasikan ADIZ di Laut China Timur pada November 2013, Washington mengecamnya sebagai destabilisasi dan secara demonstratif menerbangkan B-52 menembus zona tersebut. Standar yang diterapkan untuk menilai keduanya — ADIZ AS di Samudra Pasifik versus ADIZ China di wilayah sengketa — tidak pernah dijelaskan secara koheren dalam kerangka hukum internasional mana pun. Yang berbeda hanya bendera yang terpasang di ekor pesawat.

Bagi Indonesia, implikasi dari kontradiksi ini sangat langsung. Indonesia memiliki dasar hukum yang lebih kuat dari China untuk mendeklarasikan ADIZ di atas *archipelagic waters*-nya: ia adalah *State Party* UNCLOS dengan status *archipelagic state* yang diakui; ia mengelola dua FIR terbesar di Asia Tenggara; dan ruang udaranya mencakup enam *chokepoint* maritim terpenting di dunia.

Jika ADIZ AS di Samudra Pasifik yang jauh dari daratan Amerika dapat dibenarkan sebagai pertahanan nasional yang sah, maka ADIZ Indonesia di atas wilayahnya sendiri bukan hanya sah — ia adalah ekspresi paling minimal dari Pasal 1 Chicago.

Tabel 2. Perbandingan ADIZ Global: Status, Cakupan, dan Implikasi bagi Indonesia

Negara	Tahun Deklarasi	Cakupan Geografis	Jangkauan	Kemampuan Intersepsi	Catatan Strategis
Amerika Serikat	1950 (Perang Korea)	Seluruh perimeter AS, Alaska, Hawaii, Karibia	> 200 nm di Alaska	Ya – NORAD F-22	Dasar: Pertahanan nasional; tidak dikodifikasi hukum internasional
Kanada	1950	Sepanjang perbatasan AS-Kanada dan pesisir timur-barat	200 nm	Ya – CF-18	Terintegrasi dengan NORAD/AS
Jepang	1969	Seluruh kepulauan + zona sekitar Kepulauan Senkaku/Diaoyu	130–150 nm	Ya – F-15J, F-35A	Tumpang tindih dengan ADIZ China; sumber ketegangan aktif
Korea Selatan	1951	Semenanjung Korea + ZEE	100–120 nm	Ya – F-35A, KF-21	Tumpang tindih dengan ADIZ China; <i>Yeonpyeong incidents</i>
China	2013 (Laut China Timur)	Laut China Timur (klaim Senkaku/Diaoyu)	> 300 nm di beberapa titik	Klaim; penegakan sporadis	Dikecam AS, Jepang, Korea; B-52 AS menembus tanpa pemberitahuan
India	1984 (tidak resmi)	Pesisir India Barat dan Timur	Tidak dipublikasikan resmi	Terbatas	Tidak dideklarasikan secara formal; lebih seperti zona pengawasan
Taiwan	1954	Sekitar Taiwan + Kepulauan Pratas	50–130 nm	Ya – F-16V, AIDC F-CK	Tumpang tindih dengan ADIZ China; sumber krisis berkala
Indonesia	Tidak ada	Tidak ada	N/A	Tidak ada	Celah strategis: meninggalkan archipelagic waters tanpa lapisan identifikasi formal

Sumber: IISS Military Balance 2025; FAA Order 7400.2; data publik JASDF; analisis penulis. Baris Indonesia disorot untuk menunjukkan ketiadaan ADIZ.

Kontradiksi Kedua: A2/AD — Deterrence Sah bagi AS, Provokasi bagi Orang Lain

Selama dua dekade terakhir, AS secara konsisten membingkai pengembangan kapabilitas A2/AD China sebagai ancaman terhadap stabilitas regional yang harus dilawan. Argumen ini tidak sepenuhnya tanpa dasar — strategi A2/AD China memang dirancang untuk mempersulit proyeksi kekuatan AS ke Taiwan dan Laut China Selatan. Namun ketika posisi dibalik, sesuatu yang menarik terjadi.

AS sendiri mengoperasikan A2/AD paling canggih di dunia. Jaringan pangkalan dari Guam, Diego Garcia, Okinawa, hingga Pearl Harbor; sistem THAAD yang dikerahkan dari Korea Selatan hingga Eropa; armada kapal selam nuklir kelas Virginia; dan armada pembom B-21 Raider — semuanya adalah komponen A2/AD global yang tidak ada tandingannya. Bahkan konsep AirSea Battle yang menjadi doktrin operasional Angkatan Bersenjata AS secara eksplisit dirancang sebagai respons terhadap A2/AD China — dengan kata lain, A2/AD untuk melawan A2/AD.

Kontradiksi yang muncul bukan soal siapa yang lebih kuat, melainkan soal *framing*: A2/AD AS adalah “deterrence yang sah dan stabil.” A2/AD China adalah “agresi yang destabilisasi.” Dan A2/AD Indonesia — jika Indonesia mengembangkannya secara mandiri dan komprehensif — akan dibingkai sebagai sesuatu yang “perlu dikonsultasikan” terlebih dahulu dengan Washington. Pola ini mencerminkan kepentingan strategis yang koheren dari perspektif AS: Indonesia yang memiliki kapabilitas A2/AD mandiri di perairan kepulauannya sendiri adalah Indonesia yang lebih sulit diminta untuk memberikan *blanket overflight*.

Tabel 3. Perbandingan Kapabilitas A2/AD: Amerika Serikat vs. Indonesia

Komponen A2/AD	Amerika Serikat	Indonesia
Rudal Balistik Anti-Kapal	DF-21D (1.500 km); DF-26 (4.000 km) – “carrier killer” PGS (Prompt Global Strike)	C-705 (120 km, TNI AL) MM-40 Exocet Block III (180 km) Yakhont/P-800 Oniks (300 km, terbatas). Tidak ada rudal balistik anti-kapal
Sistem Pertahanan Udara	THAAD (terminal high altitude, 200 km) PAC-3 Patriot (70 km, presisi tinggi) AEGIS BMD (shipborne, 500+ km) F-22 Raptor (supercruise, stealth, ADIZ enforcement)	Mistral MANPADS (6 km) Rapiers (8 km, terbatas) Medium SAM: dalam proses akuisisi. Tidak ada <i>long-range</i> SAM terintegrasi
Kapal Selam	50+ kapal selam nuklir & konvensional Virginia-class SSN: 8.000 ton, Tomahawk <i>cruise missile</i>	4 kapal selam diesel-elektrik (Nagapasa-class) Basis Palu (Sulawesi) – posisi strategis Makassar
Perang Elektronik & Siber	EC-130H Compass Call RC-135 Rivet Joint Cyber Command (USCYBERCOM) EW suite F-35 terdepan di dunia	Kapabilitas EW terbatas Siber: dalam pengembangan. Belum memiliki <i>dedicated EW aircraft</i>
Infrastruktur Pendukung	Guam (Anderson AFB, Naval Base) Diego Garcia Okinawa, Yokosuka, Sasebo Pearl Harbor, 800+ pangkalan global	Lanud Sultan Hasanuddin (hub Indo timur) Lanud Ranai (Natuna, terdepan Laut China Selatan–LCS) Fasilitas kapal selam Palu (baru) Belum memiliki pangkalan di luar negeri
Integrated Command & Control	NORAD (AS-Kanada). INDOPACOM (500.000 personel). NATO interoperability. Satellite constellation: 500+ militer	Koopsau I & II (terpisah). Belum ada <i>integrated air defense network</i> nasional. Radar coverage gap di timur Indonesia

Sumber: IISS Military Balance 2025; Kementerian Pertahanan RI; Congressional Research Service; analisis penulis. Data Indonesia mencerminkan postur Minimum Essential Force (MEF) fase berjalan.

Kontradiksi Ketiga: Kedaulatan Udara Chicago Pasal 1 — Sakral di AS, Bisa Ditawar di Indonesia

Percobaan pikiran berikut mengilustrasikan kontradiksi ini dengan sempurna: misalkan Indonesia mengajukan permintaan kepada Washington agar TNI AU diberikan *blanket overflight* di atas wilayah udara AS — hak lintas tanpa izin per kasus untuk pesawat militer Indonesia melintas dari Samudra Atlantik ke Samudra Pasifik melewati daratan Amerika. Respons Washington tidak perlu ditebak. Permintaan itu tidak akan melewati meja pertama di Pentagon sebelum ditolak, dengan mengacu persis kepada Pasal 1 Chicago: *complete and exclusive sovereignty*. Lebih dari itu: pesawat militer Indonesia yang memasuki ADIZ AS tanpa identifikasi diri akan dicegat oleh F-22 Raptor dalam hitungan menit.

Namun standar yang AS terapkan secara absolut kepada dirinya sendiri — termasuk dengan lapisan ADIZ yang melampaui kewajiban Chicago — itulah yang AS minta Indonesia untuk merelaksasikan. Konvensi Chicago tidak mengenal hierarki negara. Pasal 1 berlaku sama untuk semua pihak yang meratifikasi, tanpa klausul yang mengizinkan relaksasi untuk mitra yang dianggap strategis. Klausul itu tidak ada dalam teks Chicago — namun ia hidup dalam praktik hubungan bilateral, dan Indonesia membiarkannya hidup setiap kali tidak menuntut resiprokalitas secara eksplisit.

Kontradiksi Keempat: UNCLOS sebagai Pedang, Perisai, dan Bumerang Selektif

Amerika Serikat tidak meratifikasi UNCLOS. Senat AS secara konsisten menolak ratifikasi, terakhir pada 2012, dengan argumen bahwa UNCLOS terlalu membatasi kebebasan operasional militer AS di laut. Secara hukum internasional, AS bukan *State Party* UNCLOS.

Namun AS menggunakan UNCLOS secara selektif dan agresif ketika konvensi itu menguntungkan kepentingannya. AS mengklaim *freedom of navigation* (FON) berdasarkan Pasal 87 UNCLOS sebagai justifikasi operasi FON di Laut China Selatan. AS menggunakan rezim *transit passage* Pasal 37–44 UNCLOS untuk membenarkan operasi militernya di selat internasional, termasuk Selat Lombok dan Selat Sunda. Kontradiksinya berlapis: AS menggunakan UNCLOS untuk mengklaim hak yang membatasi kontrol Indonesia atas perairan kepulauannya, sambil menolak untuk tunduk kepada keseluruhan rezim yang memberikan Indonesia hak untuk membatasi operasi militer asing.

Dimensi ADIZ memperparah kontradiksi ini secara eksponensial. Praktik ADIZ AS di Samudra Pasifik secara efektif memperluas kontrol operasional militernya ke wilayah yang bahkan UNCLOS tidak berikan yurisdiksi kepada AS. AS dengan demikian membangun lapisan kontrol di atas UNCLOS untuk dirinya sendiri, sambil menolak bahwa Indonesia berhak membangun lapisan serupa di dalam wilayah yang UNCLOS sendiri telah memberikan kedaulatan penuh kepada Indonesia.

Kontradiksi Kelima: State Aircraft dan Dua Standar Identifikasi

Pasal 3 Konvensi Chicago memisahkan *state aircraft* dari *civil aircraft* dan menegaskan bahwa pesawat militer asing tidak memiliki hak lintas apa pun tanpa otorisasi eksplisit. Ini berlaku universal. Namun perhatikan bagaimana AS memperlakukan *state aircraft* negara lain di wilayahnya versus bagaimana AS berharap *state aircraft*-nya diperlakukan di wilayah Indonesia.

Ketika Rusia mengirim Tu-95 mendekati ADIZ Alaska, AS mengaktifkan NORAD. Ketika China mengirim balon pengintai melintas di atas South Carolina pada Februari 2023, Washington menembak jatuhnya dan menyebutnya “pelanggaran kedaulatan yang serius” — pernyataan yang sepenuhnya konsisten dengan Pasal 1 Chicago. Namun ketika RC-135 AS melakukan misi *signals intelligence* di dekat Kepulauan Riau, atau P-8 Poseidon terbang dalam misi patroli maritim di atas Laut Natuna, ekspektasi Washington adalah bahwa Indonesia tidak akan merespons dengan cara yang sama. Tidak ada *scramble* pencegat. Tidak ada pernyataan diplomatik keras.

Kontradiksinya bukan dalam tindakan AS — setiap negara besar akan memaksimalkan akses strategisnya. Kontradiksinya ada di ekspektasi implisit bahwa standar yang AS terapkan kepada orang lain tidak perlu diterapkan kepada AS sendiri, dan bahwa Indonesia akan menerima asimetri itu sebagai kondisi normal dari hubungan bilateral.

Kontradiksi Keenam: FON versus Kedaulatan Kepulauan

Interaksi antara doktrin Freedom of Navigation (FON) AS dan rezim *archipelagic state* Indonesia adalah salah satu titik tegangan hukum yang paling kompleks namun paling jarang didiskusikan secara terbuka. UNCLOS Pasal 53 memberikan Indonesia hak untuk menetapkan *archipelagic sea lanes* — dan mensyaratkan semua kapal dan pesawat untuk melintas melalui koridor yang ditetapkan. Di luar koridor tersebut, tidak ada hak lintas otomatis yang berlaku.

AS secara konsisten menginterpretasikan Pasal 53 secara sempit: bahwa jika Indonesia tidak secara formal menetapkan semua jalur yang ada, maka hak *transit passage* yang lebih luas berlaku secara *default* — termasuk operasi militer yang lebih bebas. Indonesia, di pihak lain, menafsirkan ketiadaan penetapan formal sebagai kondisi teknis sementara yang tidak menciptakan hak *default* bagi pihak lain.

Perdebatan interpretasi ini bukan akademis. Ia menentukan apakah kapal selam AS boleh menyelam dalam *submerged* transit di Selat Lombok, apakah pesawat pengintai AS boleh terbang di luar koridor yang ditetapkan di atas Laut Banda, dan apakah kelompok tempur kapal induk AS memiliki hak lintas tanpa notifikasi di perairan kepulauan Indonesia. Ketidaktuntasan penetapan *sea lanes* Indonesia secara tidak sengaja memperkuat posisi AS dalam perdebatan interpretasi ini.

Kontradiksi Ketujuh: Posisi Internal Indonesia — Fondasi Kuat yang Tidak Ditegakkan

Adil untuk dicatat bahwa kontradiksi bukan monopoli Washington. Jakarta hidup dalam kontradiksi internalnya sendiri yang tidak kurang serius: Indonesia meratifikasi UNCLOS dan menjadikannya pilar diplomasi maritim, namun penetapan resmi *archipelagic sea lanes* baru mencakup tiga koridor utama dari puluhan jalur yang ada. Indonesia mengklaim kedaulatan penuh berdasarkan Pasal 1 Chicago, namun tidak memiliki ADIZ dan kemampuan *radar coverage* masih memiliki celah signifikan di kawasan timur. Indonesia mendiskusikan akuisisi platform pertahanan udara yang ambisius, namun belum memiliki arsitektur A2/AD yang terintegrasi secara doktrin.

Kontradiksi Jakarta yang paling fundamental adalah ini: Indonesia memiliki fondasi hukum dalam Chicago dan UNCLOS yang jauh lebih kuat dari yang diakuinya dalam postur diplomatik dan pertahanan sehari-hari. Celah antara hak hukum yang dimiliki dan kapabilitas untuk menegakkannya itulah yang secara sistematis dieksploitasi — bukan hanya oleh AS, tetapi oleh semua kekuatan besar yang beroperasi di kawasan.

Matriks Kontradiksi Komprehensif

Tabel 4 berikut merangkum tujuh kontradiksi utama yang dianalisis dalam tulisan ini, termasuk posisi masing-masing pihak dan analisis tentang sifat kontradiksinya.

Tabel 4. Matriks Kontradiksi AS–Indonesia: Tujuh Dimensi Standar Ganda

Kontradiksi	Posisi AS	Posisi Indonesia	Analisis Kontradiksi
K-1 ADIZ	ADIZ di Alaska/Hawaii membentang 200+ nm; ditegakkan dengan F-22	Tidak memiliki ADIZ; tanpa zona identifikasi di <i>archipelagic waters</i>	Standar ganda absolut: AS membangun ADIZ di perairan internasional; menolak legitimasi ADIZ China di zona sengketa; diam atas ketiadaan ADIZ Indonesia
K-2 A2/AD	A2/AD global: Guam, Diego Garcia, <i>carrier groups</i> , 800+ pangkalan	Kapabilitas A2/AD embrionik; tidak terintegrasi secara doktrin	A2/AD AS = “deterrence sah”; A2/AD China = “agresi”; A2/AD Indonesia = “perlu dikonsultasikan” – pola sistematis yang menghambat kemandirian pertahanan
K-3 Kedaulatan Udara (Chicago Psl 1)	Menolak semua <i>blanket overflight</i> untuk wilayahnya sendiri	Berpotensi memberikan <i>blanket overflight</i> kepada AS	Standar tidak resiprokal: kedaulatan udara sakral di AS, negosiabel di Indonesia
K-4 UNCLOS	Tidak meratifikasi; menggunakan pasal FON selektif	Meratifikasi penuh; terikat seluruh rezim	AS menggunakan UNCLOS sebagai pedang (FON ops) namun menolaknya sebagai perisai (<i>archipelagic rights</i> Indonesia)
K-5 State Aircraft (Chicago Psl 3)	Pesawat militer asing dicegat/ditembak jatuh (KAL 007 precedent, balon China 2023)	Tidak <i>scramble</i> terhadap RC-135/P-8 di wilayah sensitif	Pesawat militer AS di langit Indonesia diperlakukan berbeda dari pesawat militer negara lain di langit AS
K-6 Archipelagic Sea Lanes (UNCLOS Psl 53)	Mengklaim <i>transit rights</i> via <i>customary law</i> di luar <i>sea lanes</i> yang ditetapkan	Penetapan <i>sea lanes</i> belum komprehensif; celah dieksploitasi	AS menggunakan ketidaktuntasan Indonesia dalam menetapkan <i>sea lanes</i> untuk mengklaim <i>default transit rights</i> yang lebih luas
K-7 FON vs ZEE Military Ops	Aktif melakukan FON ops di ZEE negara lain termasuk Indonesia (mengklaim hak berdasarkan Pasal 58 UNCLOS)	Tidak protes terhadap FON ops AS di ZEE Indonesia	AS mendukung hak Indonesia atas ZEE terhadap China, namun klaim hak operasi militer di ZEE Indonesia sendiri

Sumber: Analisis penulis berdasarkan Chicago Convention 1944; UNCLOS 1982; US FON Reports; dokumen doktrin TNI. K = Kontradiksi.

Arsitektur Hukum Berlapis: Rezim Zona Maritim Indonesia

Untuk memahami implikasi praktis dari kontradiksi-kontradiksi di atas, diperlukan pemahaman yang presisi tentang arsitektur hukum berlapis yang dibangun UNCLOS untuk Indonesia sebagai *archipelagic state*. Tabel 5 berikut memetakan tujuh zona hukum yang berbeda, dengan hak kedaulatan Indonesia yang berbeda di masing-masing zona, serta implikasi bagi *overflight* militer.

Tabel 5. Rezim Zona Maritim Indonesia: Hak Kedaulatan, Navigasi, dan Overflight

Zona Maritim	Jangkauan	Hak Indonesia	Hak Navigasi Laut	Hak Overflight Udara	Dasar Hukum
Perairan Pedalaman	0 nm	Kedaulatan penuh	Kedaulatan penuh	Dilarang total	Pasal 8 UNCLOS
Perairan Kepulauan	Dalam baseline	Kedaulatan penuh	Archipelagic sea lanes passage (Psl 53)	Hanya di sea lanes resmi	Pasal 49–54 UNCLOS + Psl 1 Chicago
Laut Teritorial	12 nm	Kedaulatan penuh	Innocent passage (Psl 17–32)	Tidak ada hak overflight	Pasal 2 UNCLOS + Psl 1 Chicago
Zona Tambahan	24 nm	Yurisdiksi fungsional (bea cukai, imigrasi)	Kebebasan navigasi berlaku	Kebebasan overflight berlaku	Pasal 33 UNCLOS
ZEE	200 nm	Hak berdaulat atas SDA; yurisdiksi terbatas	FON berlaku; militer diperdebatkan	Kebebasan overflight (Psl 58)	Pasal 55–75 UNCLOS
Landas Kontinen	Hingga 350 nm	Hak atas sumber daya dasar laut	Navigasi bebas di permukaan/atas	Kebebasan overflight berlaku	Pasal 76–85 UNCLOS
Selat Internasional	N/A	Transit passage (Psl 37–44)	Transit passage tidak dapat dihambat	Overflight bebas (Psl 38)	Pasal 37–44 UNCLOS
Laut Bebas	Di luar ZEE	Tidak ada yurisdiksi Indonesia	Freedom of navigation absolut	Freedom of overflight absolut	Pasal 87 UNCLOS

Sumber: UNCLOS 1982 Pasal 2–87; Konvensi Chicago 1944 Pasal 1–3; analisis penulis. Data dikompilasi untuk keperluan analisis pertahanan.

Geografi Strategis: Chokepoints dan Zona Risiko Tinggi

Indonesia mengelola enam chokepoint maritim paling strategis di dunia. Laut Natuna Utara, Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Sunda, Selat Ombai-Wetar, dan Laut Banda secara kolektif membentuk sistem kontrol maritim yang — jika dikelola dengan kapabilitas penuh — menempatkan Indonesia dalam posisi tawar yang tidak ada bandingannya di Asia Tenggara. Peta kontradiksi menjadi paling terasa di zona-zona ini, di mana kepentingan strategis semua kekuatan besar bertemu.

Tabel 6. Chokepoints Strategis Indonesia: Yurisdiksi, Risiko, dan Kepentingan Kekuatan Besar

Chokepoint / Zona	Dimensi Kritis	Volume & Signifikansi	Yurisdiksi RI	Kepentingan Kekuatan Besar	Indeks Risiko & Catatan
Selat Malaka	2,8 km (tersempit)	80.000+ kapal/tahun; ~25% perdagangan dunia	Indonesia, Malaysia, Singapura	China: Malacca Dilemma; India: SLOC (<i>Sea Lines of Communication</i>) monitoring	Sangat Tinggi – FON ops AS rutin; dominasi Singapura dalam C2 (Command and Control)
Selat Lombok	35 km	Rute alternatif jika Malaka ditutup; kapal selam transit	Indonesia	AS mengklaim <i>transit passage</i> (Psl 38 UNCLOS)	Tinggi – <i>submerged</i> transit AS/China tidak selalu notifikasi RI
Selat Sunda	26 km	Rute terpendek Samudera Hindia–Pasifik untuk kapal besar	Indonesia	Strategis untuk proyeksi kekuatan AS ke LCS	Tinggi – tekanan <i>blanket overflight</i> tertinggi di titik ini
Selat Ombai-Wetar	35–37 km	<i>Deep water channel</i> ; ideal kapal selam nuklir	Indonesia, Timor-Leste	AS klaim <i>transit passage</i> ; operasi siluman sangat mungkin	Tinggi – <i>coverage radar</i> TNI AU minimal di area ini
Laut Natuna Utara	300 nm ZEE	Tumpang tindih klaim China (nine-dash line)	Indonesia (ZEE)	AS mendukung RI vs China; namun sendiri operasi di ZEE RI	Kritis – <i>double exposure</i> : China sebagai <i>claimant</i> , AS sebagai “helper” yang juga beroperasi tanpa izin penuh
Laut Banda	Basin 5.000 m	Deep basin; ASW (anti-submarine warfare) sangat aktif	Indonesia (archipelagic waters)	Semua kekuatan besar: AS, China, Australia	Tinggi – <i>surveillance</i> intensif multi-pihak; gap coverage TNI AU

Sumber: Lloyd’s List Intelligence; IISS Strategic Survey 2025; Koarmada I-III TNI AL; analisis penulis.

Kerangka Waktu: Evolusi Rezim Hukum dan Postur Strategis 1944-2026

Untuk memahami mengapa kontradiksi-kontradiksi ini terbentuk dan mengapa mereka persisten, diperlukan perspektif historis yang menempatkan setiap perkembangan normatif dalam konteks strategis yang membentuknya. Kerangka waktu berikut menelusuri evolusi rezim hukum internasional yang relevan sejak Konvensi Chicago 1944 hingga pelajaran Operasi Epic Fury 2026, dengan implikasi spesifik bagi Indonesia di setiap titik kritis.

Tabel 7. Kerangka Waktu Kronologis: Rezim Hukum, Doktrin Militer, dan Postur Indonesia 1944–2026

Tahun	Peristiwa	Konteks Global / Hukum Internasional	Implikasi bagi Indonesia
1944	Konvensi Chicago	Ditetapkan 7 Des 1944; berlaku 4 Apr 1947. Pasal 1: <i>complete & exclusive sovereignty</i> . Pasal 3: <i>state aircraft</i> dipisahkan dari <i>civil aircraft</i> .	Indonesia meratifikasi sebagai <i>founding principle</i> pertahanan udara. Dasar FIR Jakarta dan FIR Ujung Pandang.
1945	Proklamasi RI	Indonesia merdeka 17 Agustus 1945. Kedaulatan atas 13.000+ pulau, termasuk ruang udara dan perairan.	Basis konstitusional: Pasal 1 UUD 1945 – kedaulatan di tangan rakyat.
1947	Perjanjian Linggarjati	AS mengakui <i>de facto</i> RI atas Jawa, Madura, Sumatera. Awal negosiasi postur pertahanan.	Kedaulatan teritorial mulai dikodifikasikan dalam diplomasi internasional.
1950	ADIZ Amerika Serikat	AS menetapkan ADIZ pertama di kawasan Alaska dan pesisir timur dalam konteks Perang Korea. Tidak ada dasar hukum internasional eksplisit.	Indonesia belum merespons; fokus pada konsolidasi nasional pasca-Republik Indonesia Serikat.
1957	Deklarasi Djuanda	13 Des 1957: Indonesia mendeklarasikan diri sebagai negara kepulauan. Seluruh perairan antarpulau adalah bagian integral wilayah RI. Landasan bagi status <i>archipelagic state</i> .	Langkah revolusioner: mengubah geometri kedaulatan Indonesia dari “pulau-pulau terpisah” menjadi “satu kesatuan nusantara”.
1967	Pendirian ASEAN	Deklarasi Bangkok 8 Agustus 1967. Kerangka kerja sama regional yang menghindari aliansi militer formal.	Bebas-aktif dikukuhkan dalam format multilateral. Indonesia mendorong TAC (Treaty of Amity and Cooperation) 1976.
1973–82	Negosiasi UNCLOS III	Konferensi PBB tentang Hukum Laut. Indonesia berperan aktif dalam mendorong rezim <i>archipelagic state</i> (Pasal 46–54).	Deklarasi Djuanda 1957 akhirnya mendapat legitimasi internasional melalui Pasal 46–54 UNCLOS 1982.
1982	UNCLOS ditandatangani	10 Des 1982, Montego Bay, Jamaika. Indonesia sebagai salah satu negara pertama yang menandatangani.	Indonesia meratifikasi 1986. Dasar hukum untuk <i>archipelagic waters</i> , ZEE 200 nm, dan landas kontinen.
1984	Protokol Amandemen Pasal 3 bis Konvensi Chicago (Montreal, 1984)	Pasca-KAL 007 (1983). Larangan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil; pengakuan bahwa ruang udara militer rawan insiden.	Relevan bagi Indonesia: kepadatan militer di ruang udara nasional meningkatkan risiko <i>inadvertent escalation</i> .

Tahun	Peristiwa	Konteks Global / Hukum Internasional	Implikasi bagi Indonesia
1994	UNCLOS berlaku	16 Nov 1994: UNCLOS mulai berlaku setelah 60 negara meratifikasi. Indonesia sudah meratifikasi sejak 1986.	AS memilih tidak meratifikasi (Senat AS menolak). Namun AS menggunakan pasal FON sebagai <i>customary international law</i> .
2002	ASEAN Declaration on Conduct (DOC)	Deklarasi perilaku di LCS; tidak mengikat. Cermin ketidakmampuan ASEAN menegakkan UNCLOS terhadap China.	Indonesia bukan <i>claimant state</i> di LCS, namun Natuna overlaps dengan <i>nine-dash line</i> China.
2009	China serahkan <i>nine-dash line</i> ke PBB	China mengajukan <i>nine-dash line</i> dalam dokumen resmi PBB. Dasar klaim meluas ke ZEE Indonesia di Natuna.	Indonesia memprotes: <i>nine-dash line</i> tidak memiliki dasar dalam UNCLOS. Posisi konsisten dengan status State Party.
2013	China deklarasikan ADIZ Laut China Timur	26 Nov 2013. AS langsung menerbangkan B-52 menembus ADIZ tersebut. Dipandang sebagai tindakan destabilisasi.	Indonesia diam. Presedens: AS menolak ADIZ China, sambil mempertahankan ADIZ sendiri di Alaska/Hawaii.
2016	Arbitrase LCS (Filipina vs China)	Tribunal UNCLOS: <i>nine-dash line</i> tidak memiliki dasar hukum. China menolak putusan.	Indonesia menggunakan momentum ini untuk memperkuat posisi Natuna. Namun kapabilitas penegakan tetap terbatas.
2019	Insiden Natuna	Kapal survei China dan <i>coast guard</i> memasuki ZEE Indonesia. RI mengirim kapal perang dan pesawat TNI AU ke Natuna.	Respons tegas pertama pasca-2016. Menunjukkan Indonesia mampu bersikap – ketika kapabilitas memadai.
2020–23	AUKUS & Quad	AS membentuk AUKUS (Sep 2021) dan memperkuat Quad. Indo-Pasifik menjadi teater <i>rivalry</i> kekuatan besar yang makin intens.	Indonesia tidak bergabung dengan salah satu blok. Bebas-aktif diuji pada era kompetisi sistemik.
2023	Balon Pengintai China Ditembak AS	Feb 2023: AS menembak jatuh balon China di atas South Carolina. AS menyebutnya “pelanggaran kedaulatan serius”.	Preseden yang relevan: AS mengklaim hak menembak aset asing di wilayahnya. Standar yang sama seharusnya berlaku bagi Indonesia.
2025	UU TNI No. 3/2025	Revisi UU TNI: perluasan domain sipil TNI, penguatan struktur komando. Konteks: remiliterisasi bertahap.	Ekspansi Angkatan Darat terbesar sejak Orde Baru: target 750 Batalion Teritorial Pembangunan pada 2029. Perkembangan <i>army-centric</i> yang tidak memperkuat kapabilitas pertahanan udara dan A2/AD.
2026	Operasi Epic Fury / Op. Midnight Hammer	AS melancarkan serangan terhadap Iran. Pertama kali AI <i>warfare</i> digunakan skala penuh. Mengubah doktrin militer global.	Pelajaran bagi Indonesia: kapabilitas A2/AD terintegrasi (<i>drone swarm</i> , AI-enabled <i>targeting</i> , <i>layered SAM</i>) menjadi standar baru <i>deterrence</i> .

Sumber: UN Treaty Collection; ICAO Historical Records; dokumen resmi TNI; analisis penulis.

Analisis Risiko: Skenario Eskalasi dan Inadvertent Conflict

Kontradiksi-kontradiksi yang dianalisis dalam tulisan ini bukan hanya persoalan akademis tentang konsistensi normatif. Ia memiliki konsekuensi operasional yang nyata dalam bentuk risiko *inadvertent escalation* — eskalasi yang tidak diinginkan oleh siapa pun namun terjadi karena arsitektur militer yang terlalu padat di satu kawasan geografis yang sama.

Robert Jervis, dalam karya klasiknya *How Statesmen Think*, memperingatkan bahwa para pengambil keputusan cenderung *overestimate hostile intent* dari pihak lain dan *underestimate* ambiguitas niat mereka sendiri. Dalam lingkungan multi-aktor yang tegang di kawasan Indo-Pasifik pasca-Epic Fury, setiap aset militer yang beroperasi di ruang udara dan perairan Indonesia tanpa mekanisme deeskalasi yang ketat adalah potensi insiden yang menunggu waktu.

Tabel 8. Matriks Risiko Eskalasi: Lima Skenario Kritis dan Mitigasi

Skenario	Tingkat Risiko	Trigger / Mekanisme	Konsekuensi Strategis	Mitigasi
Skenario 1: Natuna Overflight Incident	Tinggi	Pesawat pengintai AS melintas di <i>archipelagic waters</i> Natuna tanpa notifikasi saat kapal China beroperasi di ZEE; TNI AU menerima sinyal dari dua arah	<i>Inadvertent escalation</i> : China mengaktifkan radar senjata; Indonesia terjebak di antara dua kekuatan	Deklarasi ADIZ + SOP ketat + hotline trilateral RI-AS-China
Skenario 2: Straits Passage Ambiguity	Sedang-Tinggi	Kapal selam AS dalam <i>submerged</i> transit di Selat Lombok; interpretasi “continuous and expeditious” diperdebatkan	Preseden yang melemahkan Pasal 53 UNCLOS; <i>archipelagic waters</i> tidak lebih terlindungi dari laut bebas	Penetapan resmi <i>sea lanes</i> semua jalur + <i>monitoring</i> aktif
Skenario 3: Blanket Overflight Normalisasi	Sangat Tinggi	<i>Blanket overflight</i> AS menjadi norma; China dan Australia mengklaim hak serupa	Indonesia kehilangan <i>leverage</i> ; semua kekuatan besar mengoperasikan aset di langit Indonesia	Tolak <i>blanket overflight</i> ; pertahankan <i>case-by-case authorization</i>
Skenario 4: A2/AD Gap Exploitation	Tinggi	Ketiadaan ADIZ dan A2/AD kohesif; aset pengintai berbagai negara beroperasi di <i>coverage gap</i> kawasan timur Indonesia	Kedaulatan <i>de facto</i> hilang di area yang tidak bisa dipantau; normalisasi <i>invisible trespass</i>	MEF Phase III: prioritaskan <i>radar coverage</i> timur + ADIZ deklarasi
Skenario 5: LCS Escalation Spillover	Sedang	Krisis militer AS-China di LCS; Indonesia diminta memilih akses atau blokade	Bebas-aktif diuji ekstrem; pilihan yang dipaksakan mengakhiri netralitas strategis	A2/AD mandiri = <i>bargaining power</i> = tidak perlu memilih

Sumber: Wargame scenarios LAB45; RAND Corporation Indo-Pacific Contingencies; analisis penulis. Tingkat risiko berdasarkan probabilitas × dampak.

Rekomendasi Kebijakan: Enam Langkah Menutup Kesenjangan

Resolusi dari kontradiksi-kontradiksi yang dianalisis dalam tulisan ini tidak membutuhkan Jakarta mengambil posisi anti-AS. Ia membutuhkan satu hal yang lebih sederhana namun lebih menantang secara politis: konsistensi. Konsistensi dalam menegakkan Pasal 1 Chicago dan Pasal 49 UNCLOS kepada semua pihak, dengan standar yang sama. Enam rekomendasi berikut adalah peta jalan dari konsistensi itu.

Tabel 9. Matriks Rekomendasi Kebijakan: Enam Langkah Strategis

Rekomendasi	Deskripsi	Basis Hukum	Implikasi Strategis
R-1 ADIZ Deklarasi	Indonesia mendeklarasikan ADIZ nasional yang mencakup seluruh <i>archipelagic waters</i> dan laut teritorial. Prosedur identifikasi dipublikasikan secara transparan dan berlaku non-diskriminatif untuk semua pihak.	Pasal 1 Chicago + Pasal 49 UNCLOS. AS tidak memiliki argumen hukum untuk menentang ADIZ Indonesia di wilayah Indonesia sendiri.	Jangka pendek: tekanan diplomatik dari AS dan Australia. Jangka panjang: penguatan <i>bargaining position</i> dalam semua negosiasi akses militer.
R-2 Penetapan Sea Lanes	Menyelesaikan penetapan formal <i>archipelagic sea lanes</i> yang komprehensif sesuai Pasal 53 UNCLOS – menutup seluruh celah interpretasi yang selama ini dieksploitasi.	Pasal 53 UNCLOS: hak unilateral Indonesia. Penetapan formal menutup argumen <i>default transit rights</i> .	Eliminasi celah yang digunakan sebagai justifikasi operasi militer asing di luar koridor resmi.
R-3 A2/AD Arsitektur Terintegrasi	Membangun A2/AD komprehensif berbasis: <i>layered SAM (long, medium, short)</i> , kapal selam (dari 4 ke 12 unit), radar <i>coverage</i> nasional <i>seamless</i> , dan <i>AI-enabled C2</i> .	Tidak bertentangan dengan hukum internasional. Ini adalah implementasi fisik dari Pasal 1 Chicago dan Pasal 49 UNCLOS.	A2/AD yang kredibel mengubah Indonesia dari objek negosiasi menjadi subjek. Tidak ada kekuatan besar yang dapat mengasumsikan akses.
R-4 SOP Berbasis Zona Hukum	Menyusun SOP TNI AU yang mencerminkan perbedaan yuridis antara <i>archipelagic waters</i> , laut teritorial, ZEE, dan selat internasional – berlaku sama untuk semua pihak.	Konvensi Chicago Pasal 3(c): pesawat militer asing harus beroperasi sesuai syarat otorisasi yang ditetapkan Indonesia.	SOP yang presisi mencegah <i>inadvertent escalation</i> dan memberikan dasar hukum yang jelas untuk intersepsi.
R-5 Resiprokalitas Eksplisit	Dalam setiap negosiasi akses militer bilateral, Indonesia secara eksplisit memasukkan klausul resiprokalitas: hak yang diberikan kepada pihak lain adalah hak yang juga diberikan kepada Indonesia dalam kondisi setara.	Pasal 1 Chicago berlaku sama untuk semua <i>State Party</i> . Resiprokalitas adalah penerapan konsisten prinsip <i>uti possidetis</i> jurisdiksi dalam hukum udara.	Menempatkan Indonesia sebagai negara yang konsisten menegakkan hukum internasional – bukan hanya ketika menguntungkan.
R-6 Koalisi ASEAN	Membangun konsensus ASEAN untuk interpretasi UNCLOS yang konsisten, termasuk hak <i>archipelagic state</i> , perlindungan ZEE dari operasi militer asing tanpa izin, dan standar notifikasi militer.	UNCLOS Pasal 300: <i>good faith obligation</i> semua <i>State Party</i> . Konsensus regional memperkuat posisi normatif.	Mengisolasi praktik <i>double standard</i> AS secara diplomatik tanpa konfrontasi bilateral langsung.

Sumber: Rekomendasi penulis berdasarkan analisis hukum internasional dan kapabilitas pertahanan. R = Rekomendasi.

Kesimpulan: Berdiri di Atas Fondasi yang Kita Miliki

Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982, dibaca secara terintegrasi dengan dimensi praktis ADIZ dan doktrin A2/AD, mengungkap sebuah arsitektur hak kedaulatan yang memberikan Indonesia posisi hukum yang jauh lebih kuat dari yang selama ini dioperasionalkan dalam diplomasi dan pertahanannya. Tujuh kontradiksi yang dianalisis dalam tulisan ini menunjukkan bahwa AS secara sistematis menerapkan standar ganda: membangun ADIZ agresif sambil menolak legitimasi ADIZ negara lain; menggunakan UNCLOS selektif sambil tidak meratifikasinya; menuntut akses militer dari Indonesia sambil menolak *reciprocal access* untuk Indonesia; dan membenarkan A2/AD globalnya sambil menghambat pengembangan A2/AD mandiri Indonesia.

Kontradiksi-kontradiksi ini bukan anomali — ia adalah struktur. Dan struktur itu akan tetap ada selama Indonesia tidak secara eksplisit dan konsisten menuntut standar yang sama. Deklarasi ADIZ, penyelesaian penetapan *sea lanes*, pembangunan arsitektur A2/AD terintegrasi, penyusunan SOP berbasis zona hukum, penerapan resiprokalitas eksplisit dalam negosiasi bilateral, dan pembangunan konsensus ASEAN — keenam langkah ini adalah terjemahan dari hak hukum menjadi kapabilitas penegakan.

Indonesia adalah satu dari sedikit negara di dunia yang posisi geografisnya, dikombinasikan dengan status hukumnya sebagai *archipelagic state* di bawah UNCLOS dan pemegang dua FIR terbesar di bawah Chicago, menempatkannya dalam posisi tawar yang secara inheren asimetris menguntungkan. Negara-negara besar — AS, China, Australia, India — membutuhkan akses ke ruang udara dan perairan Indonesia lebih dari yang sering kita sadari.

“Dua konvensi terkuat yang pernah ditulis komunitas internasional sudah ada di tangan kita. Pertanyaannya hanya soal keberanian untuk berdiri di atasnya.”

Doktrin bebas-aktif yang diwariskan Hatta dan disempurnakan oleh puluhan tahun diplomasi Indonesia bukan sekadar retorika. Ia adalah *operating system* yang memungkinkan Jakarta berbicara dengan Washington, Beijing, dan Moskow dalam satu minggu yang sama — dan didengarkan oleh ketiganya. *Operating system* itu hanya bekerja jika ia didukung oleh kapabilitas pertahanan yang kredibel dan konsistensi normatif yang tidak bisa diabaikan.

Langit dan laut Indonesia sudah dilindungi oleh dua konvensi yang paling otoritatif. Yang belum kita miliki secara penuh adalah kapabilitas teknis untuk menegakkannya dan keberanian diplomatik untuk menuntut standar yang sama dari semua pihak. Kesenjangan itulah — bukan ancaman eksternal — yang harus menjadi prioritas utama kebijakan pertahanan Indonesia dalam dekade yang akan datang.

Catatan Akhir

Instrumen Hukum Internasional

Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), 7 December 1944, ICAO Doc 7300/9.

Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3 bis), Montreal, 10 May 1984, ICAO Doc 9436.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Montego Bay, 10 December 1982, 1833 UNTS 3.

Declaration Concerning Innocent Passage through the Territorial Sea, Havana, 1928.

UN Charter, Article 2(4): Prohibition on the Threat or Use of Force.

Buku dan Artikel Akademis

Boutros Boutros-Ghali, Archipelagos and International Law: The Indonesian Model (Cairo: CEPS, 1989).

Cheng, Bin. The Law of International Air Transport. London: Stevens & Sons, 1962.

Friedmann, Wolfgang. The Changing Structure of International Law. New York: Columbia University Press, 1964.

Jervis, Robert. How Statesmen Think: The Psychology of International Politics. Princeton: Princeton University Press, 2017.

Keohane, Robert O., dan Joseph S. Nye. Power and Interdependence: World Politics in Transition. Boston: Little, Brown, 1977.

Kraska, James. Maritime Power and the Law of the Sea. Oxford: Oxford University Press, 2011.

Mearsheimer, John J. The Tragedy of Great Power Politics. New York: W.W. Norton, 2001.

Rothwell, Donald R., dan Tim Stephens. The International Law of the Sea. Oxford: Hart Publishing, 2010.

Sheehan, Michael. The Balance of Power: History and Theory. London: Routledge, 1996.

Strange, Susan. States and Markets. London: Pinter, 1988.

Tanaka, Yoshifumi. The International Law of the Sea (3rd ed.). Cambridge: Cambridge University Press, 2019.

Valencia, Mark J. Indonesia and the Law of the Sea. Honolulu: East-West Center, 1985.

Waltz, Kenneth N. Theory of International Politics. Reading, MA: Addison-Wesley, 1979.

Dokumen Pemerintah dan Institusional

IISS. The Military Balance 2025. London: International Institute for Strategic Studies, 2025.

IISS. Asia-Pacific Regional Security Assessment 2025. London: IISS, 2025.

Indonesian Ministry of Defence. Defence White Paper 2015. Jakarta: Kementerian Pertahanan RI, 2015.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. Postur Pertahanan Negara 2024. Jakarta: Kemhan, 2024.

- RAND Corporation. Indo-Pacific Military Contingencies: Wargame Analysis 2024-2025. Santa Monica: RAND, 2025.
- TNI Angkatan Udara. Doktrin Pertahanan Udara Nasional. Jakarta: Mabes TNI AU, 2023.
- U.S. Department of Defense. Indo-Pacific Strategy Report 2024. Washington, D.C.: DoD, 2024.
- U.S. Department of State. Freedom of Navigation Report FY2024. Washington, D.C.: DoS, 2025.
- U.S. Federal Aviation Administration. Order 7400.2P: Procedures for Handling Airspace Matters. Washington, D.C.: FAA, 2023.