

SKRIPSI

DWI ISTIAWAN

**TABRAKAN PESAWAT PENGINTAI AMERIKA DENGAN PESAWAT
TEMPUR CINA DALAM PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL**



**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2003**

**TABRAKAN PESAWAT PENGINTAI AMERIKA DENGAN PESAWAT
TEMPUR CINA DALAM PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Melengkapi Tugas dan Memenuhi Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

Dosen Pembimbing,



Hermawan PS. Notodipoero, S.H., M.S.
NIP. 130 349 446

Penyusun,



Dwi Istiawan
NIM. 039614304

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2003**

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Penguji

Pada tanggal 26 Juni 2003

Panitia Penguji Skripsi :

Ketua : Dina Sunyowati, S.H., M.Hum.



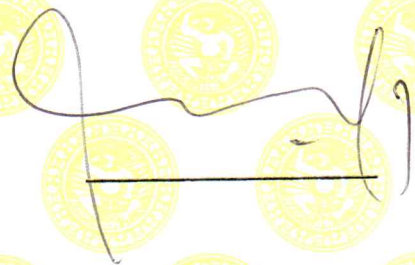
Anggota : 1. Hermawan PS. Notodipoero, S.H., M.S.



2. I Wayan Titib Sulaksana, S.H., M.S.



3. Enny Narwati, S.H., M.H.



4. Sinar Ayu Wulandari, S.H., M.H.



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warrohmatullohi Wabarakatuh.

Alhamdulillahirabbil alamin, teriring do'a dan rasa syukur saya panjatkan kepada Allah *Subhanahu wa Ta'ala* atas rahmat dan hidayahnya sehingga tugas penulisan hukum ini dapat terselesaikan. Tugas akhir yang biasa disebut skripsi sebagai salah satu prasyarat kelulusan program strata I (S-1). Semoga penulisan ini dapat mendatangkan manfaat bagi setiap orang yang membacanya.

Skripsi ini berjudul "Tabrakan Pesawat Pengintai Amerika Dengan Peswat Tempur Cina Dalam Perspektif Hukum Internasional."

Saya menyadari tanpa bantuan dari orang lain, tidak ada yang dapat dikerjakan. Dengan ini saya mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Ibu Dina Sunyowati, S.H.,M. Hum. selaku Ketua Bagian Hukum Internasional dan Ketua Penguji.
2. Bapak Hermawan PS. Notodipoero,S.H.,M.S, selaku pembimbing yang telah memberikan bimbingannya dengan sabar, kritis, disertai wibawa yang lembut. Untuk itu dari sanubari yang terdalam, saya haturkan terima kasih dan semoga mendapat balasan ganda dari Allah SWT.
3. Bapak I Wayan Titib Sulaksana, S.H.,M.S, Ibu Eny Narwati S.H., M.H serta Ibu Sinar Ayu Wulandari S.H., M.H. yang telah berkenan meluangkan waktu untuk menguji serta memberi arahan demi terwujudnya skripsi sebagaimana sekarang ini.
4. Terima kasih pada kedua orang tua serta saudara-saudaraku yang selalu menerima semua kekurangan dan tidak pernah lelah mengingatkan disaat saya lupa, juga keluarga besar bapak Suadi dan Bpk H. Adnan tempat pertama kali saya mengenal dan mendapat pendidikan sebagai manusia.
5. Terima kasih kepada keluarga besar bapak Muria brata yang turut serta memberi dorongan kepada saya hingga mampu menyelesaikan studi.
6. Terima kasih buat Ardoyo wardhana & Lia, nasihat kalian tidak kecil artinya untuk pembentukan diri saya.
7. Thank,s to Yusticianus Adi Radja dan keluarga, juga Retni.

8. Terima kasih kepada keluarga besar bapak Antono yang telah mengajari saya tentang kebijaksanaan dengan cara yang tidak saya temukan ditempat lain.
9. Terima kasih pada keluarga besar mas Bayu dengan segala keikhlasannya menganggap kami layaknya seperti keluarga sendiri.
10. Terima kasih pada teman-teman 96 Praja, Prast, Siswanto, Basuki, Patrecia, Woro, Dhinno, Gozali, Juni, Chris, Bayek, Dikman, Brahma, Karso, Ian, Erna, Upik, Ember, Landak juga Djoko (lekas sembuh) “dunia selalu berputar meski kita menganggapnya berhenti, so wake up men” kalian semua spesial.
11. Terima kasih buat teman –teman 95 Aryo & Erry, Andre, Bodong, Robby, Nanda, Dony, Nganjuk serta rekan-rekan lain yang tidak bisa saya sebutkan.
12. Thanks to Sukmo Adji teman dengan pemikiran-pemikirannya yang unik.
13. Thanks to Ardian Saroso. A bantuan kamu terlalu besar hingga tidak cukup rasanya sekedar ucapan terima kasih.
14. Thanks to Sofie, sayang sekali saya harus menyebutkan nama kalian sendiri-sendiri, bagaimanapun juga terima kasih telah menjadi teman bicara yang kritis serta menganggapku sebagai orang yang bisa dipercaya.
15. Terima kasih pada teman-teman GMNI tempat saya belajar membentuk diri sepenuhnya.
16. Thanks to Taufik “keep fighting men”
17. Terima Kasih teman-teman Corner, Gimbal, Temmy, Ulhag, Kacong, Amben, Ferry, Agus gembel, Kunyit, pak Ali serta teman lain yang tidak tersebut namanya.
18. Terima Kasih pada teman-teman teater spesial juga buat pak Wiek.

Saya menyadari bahwa dalam penulisan ini masih terdapat banyak kekurangan, oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun.

Surabaya, 4 Agustus 2003

Penulis

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN

I.1.a Latar Belakang	1
I.1.b Rumusan Permasalahan	6
I.2 Penjelasan Judul	6
I.3 Alasan Pemilihan Judul	7
I.4 Tujuan Penulisan	7
I.5 Metode Penulisan	8
1.5.1 Pendekatan Masalah	8
1.5.2 Sumber Bahan Hukum	8
1.5.3 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum	9
1.5.4 Analisa Bahan Hukum	9
I.6 Pertanggungjawaban Sistematis	9

BAB II PERISTIWA TABRAKAN PESAWAT PENGINTAI EP-3E MILIK AMERIKA DENGAN PESAWAT TEMPUR F-8 MILIK CINA DIATAS LAUT CINA SELATAN

2.1 Keberadaan Wilayah Udara Bebas dan Rezim yang Melekat	12
2.2 Hak dan Kewajiban yang dimiliki Negara-negara Terhadap Wilayah Udara Bebas	16
2.3 Pihak yang Bisa Dikenakan Tanggung Jawab dalam Peristiwa Tabrakan diatas Laut Cina Selatan	20

BAB III PENGGELEDAHAN YANG DILAKUKAN PETUGAS CINA TERHADAP PESAWAT AMERIKA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL

3.1 Pertanggungjawaban Internasional dan Pembelaan Diri	29
3.2 Pesawat Militer dan Sifat-sifat Khususnya	36
3.2.1 Pesawat Militer dalam Konvensi Chicago	39
3.2.2 Kekebalan Kapal dan Pesawat Militer dalam Konvensi Hukum Laut	41
3.2.3 Kekebalan Pesawat Militer dalam Hubungannya dengan Tanggung Jawab Negara ...	43
3.3 Tindakan Cina Dikaitkan dengan Perjanjian yang pernah dicapai oleh kedua negara dalam kerangka hubungan bilateral serta pada beberapa konvensi berbeda	44
3.3.1 Kekebalan Diplomatik dan Utusan Negara dalam beberapa Konvensi berbeda	51
3.4 Tindakan bermusuhan dalam Haque Aerial Warfare	52

BAB IV HUKUM INTERNASIONAL SEBAGAI INSTRUMEN PENYELESAIAN KONFLIK ANTAR NEGARA

4.1 Landasan Yuridis	57
4.1.2 Kesepakatan yang dicapai oleh dua pihak	61
4.2 Alternatif Penyelesaian Sengketa Internasional	63
4.2.1 A. Penyelesaian Secara Politik	66
B. Penyelesaian Secara Hukum.....	70
4.2.2 Muatan Konflik Antara Amerika dan Cina serta Penyelesaian menurut kerangka Hukum Perjanjian Internasional	73
4.2.3 Penyelesaian Dengan Mekanisme Mediasi	83

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan	87
5.2 Saran	88

PENDAHULUAN

I.1. Latar belakang dan rumusan masalah

I.1.a. Latar belakang

Masyarakat internasional adalah suatu masyarakat yang terdiri dari negara-negara sebagai subyek hukum utamanya. Negara adalah suatu organisasi yang sempurna dibandingkan dengan bentuk-bentuk organisasi lainnya dengan daya paksa yang bisa ditegakkan kepada siapa saja untuk tunduk dan menghormati kedaulatannya. Dalam hukum internasional dikemukakan tentang syarat-syarat berdirinya sebuah negara yang dirumuskan dalam Pasal 1 **Konvensi Montevideo** tanggal 27 Desember 1933 mengenai unsur-unsur konstitutif negara, diantaranya: wilayah, pemerintah, penduduk serta kedaulatan. Berkaitan dengan unsur dari berdirinya negara, kedaulatan melekat pada ketiga unsur lainnya, pada mulanya syarat-syarat konstitutif ini muncul dalam perjanjian negara-negara pan-Amerika kemudian melalui mekanisme hukum kebiasaan diadopsi menjadi salah satu sumber yang diakui secara internasional.

Suatu negara dapat hidup dan lahir tapi belum tentu memiliki kedaulatan. Kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya dengan mengindahkan ketentuan hukum internasional.

Sesuai konsep hukum internasional, kedaulatan memiliki tiga aspek utama yaitu ekstern, intern dan teritorial :¹

1. Aspek ekstern kedaulatan adalah hak bagi setiap negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan berbagai negara atau kelompok lain tanpa kekangan, tekanan atau pengawasan dari negara - negara lain.
2. Aspek intern kedaulatan adalah hak atau wewenang eksklusif suatu negara untuk menentukan bentuk lembaganya, cara kerja lembaga serta hak untuk membuat undang-undang yang diinginkan dan tindakan-tindakan mematuhi.
3. Aspek teritorial kedaulatan adalah kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki negara atas individu-individu dan benda-benda yang ada diwilayah tersebut.

Disamping ketiga aspek diatas kedaulatan memiliki pengertian negatif dan positif. *Pengertian negatif*, kedaulatan bisa berarti tidak tunduk pada ketentuan hukum Internasional yang mempunyai status lebih tinggi dan kedaulatan tidak tunduk pada kekuasaan apapun dan dari manapun datangnya tanpa persetujuan negara yang bersangkutan. *Pengertian positif*, kedaulatan memberikan kepada titulernya yaitu negara sebagai pimpinan tertinggi atas warga negaranya serta kedaulatan memberikan wewenang kepada negara untuk mengeksploitasi sumber alam wilayah nasional bagi kesejahteraan umum masyarakat banyak.

¹ Boer Mauna, *Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Edisi pertama tahun 2000, Alumni 2000 Bandung, h. 24.

Beberapa hal diatas yang menyangkut kedaulatan, khususnya dalam hubungan dengan unsur konstitutif lainnya, memberikan kontribusi bagi negara sebagai pemegang penuh hak dan kewajiban dalam hukum internasional. Namun perlu diingat dengan semakin banyaknya organisasi-organisasi internasional, kedaulatan tidak bisa lagi dikatakan bersifat absolut. Keanggotaan suatu negara pada berbagai organisasi internasional sedikit banyak membatasi kedaulatan negara bersangkutan.

Berkembang dari pemikiran akan kebutuhan berinteraksi dalam lingkup internasional serta semakin meningkatnya pemikiran tentang dunia global berdampak pada terancamnya integritas negara baik secara politik, ekonomi dan budaya yang secara langsung menggoyahkan kedaulatan negara. Peristiwa pelanggaran yurisdiksi yang terjadi antara Cina dan Amerika Serikat dengan pokok persoalan terjadinya insiden tabrakan pesawat mata-mata AS, EP-3 dengan pesawat tempur F-8 milik Cina yang terjadi pada 1 April 2001, diatas laut Cina selatan merupakan contoh konkrit.²

Kedua negara saling bersikukuh pada pendiriannya masing-masing dan saling melemparkan kesalahan tentang pihak mana yang melanggar kedaulatan. Juru Bicara Kementrian Luar Negeri Cina Zhang Qiyue secara implisit menyatakan insiden terjadi karena Amerika semakin meningkatkan jumlah penerbangan pesawat pengintai yang dekat dengan perairan pantai Cina, Zhang juga mendesak Washington untuk mengakhiri penerbangan.³

² Chinese Jet Intercept US Navy Plane, www.myCNN.com

³ AS dan Cina Akhiri Pembicaraan Soal Insiden Pesawat, www.kompas.com, 19 April 2001

Sementara itu menurut versi Amerika insiden terjadi karena kesalahan pilot pesawat tempur Cina yang tewas dalam tabrakan tersebut. Upaya penyelesaian oleh kedua negara telah dilakukan melalui perundingan oleh wakil-wakil diplomat dari negara bersangkutan, tentunya dengan diwarnai sikap saling menyalahkan serta pengambilan posisi yang menguntungkan bagi pengalihan tanggung jawab atas terjadinya insiden. Sebagai pertimbangan, konflik antara Amerika dan Cina telah merebak sejak lama, ketika terjadi konflik perbatasan antara Cina dengan Rusia yang menimbulkan tekanan internasional atas prakarsa Amerika. Pertikaian semakin tajam ketika Taiwan menginginkan kemerdekaan dan Amerika melancarkan intervensinya terhadap masalah ini, belum lagi masalah ideologi kedua negara yang merupakan pertikaian klasik antara paham liberalis berhadapan dengan paham komunis.

Kekhawatiran negara-negara ketiga terhadap berlanjutnya perang dingin yang secara langsung berpengaruh terhadap peta perdamaian dunia memang sangat beralasan. Dengan pertimbangan subyek yang terlibat adalah kekuatan yang tidak bisa dipandang sebelah mata, dalam percaturan dunia nama kedua negara besar tersebut telah banyak mewarnai kehidupan internasional, terlebih lagi dalam organisasi dunia (PBB) keduanya adalah pemegang veto yang keputusannya bersifat mutlak bagi jalannya kebijaksanaan PBB.

Konflik terkini antara Amerika dan Cina dengan persoalan utama yaitu perseteruan yang diakibatkan oleh sikap saling menyalahkan oleh

kedua pihak berkaitan dengan tragedi tabrakan pesawat seperti tercantum pada tulisan diatas, yang mana keduanya saling bersikeras tentang siapa yang melakukan pelanggaran.

Kedaulatan seperti disinggung pada halaman pertama, tidak hanya berlaku pada wilayah territorial yang secara permanen ada dikawasan negara tertentu melainkan juga berlaku bagi obyek-obyek lain yang secara hukum internasional dinyatakan sebagai wilayah territorial sebuah negara meskipun keberadaannya tidak diwilayah negara bersangkutan. Obyek-obyek tersebut antara lain kapal berbendera negara, gedung perwakilan diplomatik beserta segala perlengkapannya yang juga berbendera negara, obyek-obyek tersebut tunduk pada hukum negaranya masing-masing sebagai pengejawantahan berlakunya kedaulatan negara tanpa mengabaikan ketentuan hukum internasional. Ada dua argumentasi yang menjadi dasar pijakan bagi kedua negara untuk menyalahkan satu sama lain, AS menganggap penerbangan diatas laut Cina selatan yang merupakan wilayah udara bebas bukan suatu pelanggaran. Sementara Cina atas pertimbangan stabilitas keamanan menganggap tindakan memasuki pesawat yang dicurigai sebagai pesawat pengintai milik AS adalah sah, terlebih lagi pendaratan darurat dilakukan di landasan pacu pangkalan udara Lingshui, Hainan selatan yang merupakan yuridiksi negara Cina.

I.1.b. Rumusan Permasalahan

Mengacu pada ilustrasi diatas ada beberapa permasalahan yang bisa ditarik, yaitu:

1. Siapakah yang bisa dikenai tanggung jawab dalam peristiwa tabrakan pesawat diatas laut Cina selatan ?
2. Apakah penggeledahan oleh pasukan Cina bisa dibenarkan menurut aturan hukum internasional ?
3. Bagaimana penyelesaian masalah tersebut menurut hukum internasional?

1.2. Penjelasan Judul

Judul skripsi : “ Tabrakan Pesawat Pengintai Amerika dengan Pesawat Tempur Cina dalam Perspektif Hukum Internasional ”. Penjelasan per-suku kata dari judul skripsi: tabrakan pesawat diartikan sebagai suatu kondisi darurat dipicu oleh benturan di udara yang tidak bisa dihindari dengan akibat fatal berupa cedera fisik (luka ringan maupun berat serta kematian) yang mungkin diderita awak pesawat. Kondisi tersebut juga mengakibatkan kerusakan pada pesawat meliputi kerusakan ringan (pesawat masih bisa mendarat) atau kerusakan berat dimana pesawat tidak bisa dikendalikan.

Pesawat pengintai dan pesawat tempur: diartikan sebagai pesawat yang ditujukan bukan untuk tujuan armada pengangkut atau komersil. Pesawat ini dioperasikan untuk tujuan-tujuan militer, kepolisian, bea-cukai serta pesawat biasa yang dioperasikan dengan tujuan non-komersil, lazimnya disebut pesawat negara.

Perspektif hukum internasional : suatu tinjauan dan atau analisa dengan menyandarkan serta berdasarkan pada sumber-sumber serta asas-asas hukum internasional . Adapun asas-asas serta sumber-sumber hukum internasional tersebut digali dari konvensi-konvensi, doktrin, serta keputusan hakim-hakim dari Mahkamah Internasional yang terkait langsung atau tidak langsung dengan pokok masalah yang diangkat dalam skripsi.

I.3. Alasan Pemilihan Judul

Alasan yang mendasari pemilihan judul dalam skripsi ini adalah:

- Amerika dan Cina adalah negara besar dengan pengaruh luas dikawasan Asia-Pasific serta dalam pergaulan internasional, baik secara ekonomi, politik maupun ideologi.
- Perkembangan hukum internasional yang demikian dinamisnya sehingga sering terdapat celah-celah yang belum terantisipasi oleh perangkat hukum yang ada, terutama dalam kaitannya dengan pesawat militer dimana masih memerlukan pengaturan secara lengkap.

I.4. Tujuan penulisan

Penulisan skripsi ini ditujukan sebagai persyaratan akademis sekaligus sebagai bentuk kewajiban dalam meraih gelar sarjana hukum pada Universitas Airlangga. Juga sebagai tolok ukur bagi kemampuan akademis penulis selama belajar di fakultas hukum Universitas Airlangga. Penulisan

skripsi ini juga di harapkan sebagai sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya dibidang hukum internasional.

I.5. Metode Penulisan.

I.5.1. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang dipakai dalam membahas permasalahan dalam skripsi ini adalah pendekatan yuridis normatif, dimana permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini dianalisa dengan berpijak pada ketentuan dalam undang-undang tentang hukum udara serta konvensi-konvensi menyangkut pesawat terbang.

1.5.2. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum yang digunakan untuk melakukan pembahasan serta analisa pokok masalah dalam skripsi ini adalah :

- Kepustakaan yaitu, uraian-uraian dalam berbagai buku teori yang berhubungan dengan permasalahan.
- Peraturan-peraturan yang terdiri dari konvensi-konvensi, traktat maupun undang-undang yang berhubungan dengan permasalahan dalam skripsi ini.
- Studi kasus, diambil dari surat kabar maupun internet serta media massa lain tentang peristiwa tabrakan pesawat pengintai Amerika dengan pesawat tempur Cina diatas laut Cina selatan yang menimbulkan sikap saling mengalihkan tanggung jawab antara kedua negara.

I.5.3. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Prosedur pengumpulan bahan hukum yang penulis lakukan adalah pertama, dengan membaca dan mempelajari buku teori tentang masalah kedaulatan territorial serta kedaulatan pada pesawat berbendera negara, juga literatur-literatur lain yang terkait dengan permasalahan dalam skripsi ini.

Bahan hukum juga di kutip dari peraturan-peraturan berupa konvensi-konvensi dan undang-undang, khususnya yang mengatur tentang pesawat udara. Bahan tersebut selanjutnya saya kumpulkan, disusun dan diteliti keterkaitan serta relevansinya untuk selanjutnya diolah berdasarkan masalah yang akan dicari pemecahannya.

I.5.4. Analisa Bahan Hukum

Analisa bahan hukum yang telah diolah dari pengumpulan, menggunakan metode deskriptif dan deduktif. Metode deskriptif adalah dari bahan hukum yang dikumpulkan tersebut di uraikan untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang pokok masalah sedangkan metode deduktif adalah metode dalam rangka mengambil kesimpulan dengan cara menyusun fakta serta bahan hukum secara umum sampai pada bahan hukum serta fakta yang lebih khusus untuk selanjutnya diambil kesimpulan.

I.6. Pertanggungjawaban Sistematika

Sistematika dalam penulisan skripsi ini dibagi kedalam lima bab terdiri dari beberapa sub-bab, tiap bab berisi permasalahan pokok kecuali bab satu dan

bab lima, sedangkan komponen-komponen permasalahan dibahas dalam tiap sub-bab.

Bab satu berisi tentang garis besar isi skripsi, yang berisikan latar belakan masalah sebagai tema skripsi, yang berkenaan dengan mengapa saya memilih judul “ tabrakan pesawat pengintai Amerika dengan pesawat tempur Cina dalam perspektif hukum internasional”, apa yang menjadi tujuan skripsi, bagaimana metodologinya serta pertanggung jawaban sistematika skripsi. Semua saya uraikan untuk memberikan gambaran singkat dari keseluruhan isi skripsi agar dapat dijadikan dasar bagi pembahasan serta pemahaman dalam bab-bab selanjutnya.

Bab kedua menguraikan tentang terjadinya tabrakan pesawat diatas laut Cina selatan yang melibatkan pesawat EP-3E milik Amerika dengan pesawat F-8 milik Cina serta pembebanan tanggung jawab menurut hukum internasional serta rejim yang melekat terhadapnya, juga hak dan kewajiban yang bisa dinikmati oleh negara-negara.

Bab ketiga membahas tentang masuknya petugas Cina kedalam pesawat Amerika yang mendarat darurat di wilayahnya. Dalam bab ini dijelaskan menurut konsep teoritis, tinjauan yuridis yang didasarkan pada konvensi-konvensi, undang-undang serta peraturan-peraturan terkait lainnya dengan pesawat terbang.

Bab keempat membahas tentang penyelesaian masalah tersebut dalam kerangka hukum internasional, yang mengetengahkan dua mekanisme

penyelesaian yaitu penyelesaian secara politik dan penyelesaian secara hukum.

Bab kelima merupakan bab penutup yang berisi kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan inti dari permasalahan pokok yang telah dibahas pada bab-bab sebelumnya, sedangkan saran adalah pendapat yang seyogyanya dipertimbangkan.

BAB II

PERISTIWA TABRAKAN PESAWAT PENGINTAI EP-3E MILIK AMERIKA DENGAN PESAWAT TEMPUR F-8 MILIK CINA DI ATAS LAUT CINA SELATAN

2.1. Keberadaan Wilayah Udara Bebas dan Regim Yang Melekat

Peristiwa tabrakan pesawat EP-3E yang disinyalir sebagai pesawat mata-mata dengan pesawat tempur F-8 milik Cina diatas laut Cina selatan yang notabene adalah Zona Udara Bebas, sedikit banyak menimbulkan polemik tentang siapa pihak yang patut dibebani tanggung jawab berkaitan dengan peristiwa ini. Merujuk pada aturan-aturan yang termuat dalam Hukum Internasional, dalam hal ini dikaitkan dengan kasus diatas, dengan melihat ketentuan dalam **Konvensi Paris 1919** mengenai Navigasi Udara yang berlaku mulai tanggal 11 Juli 1922. Konvensi ini merupakan upaya pertama pengaturan penerbangan secara internasional, Konvensi Paris 1919 secara tegas mengakui kedaulatan penuh dan eksklusif negara-negara peserta terhadap ruang udara diatas wilayahnya. Dengan demikian prinsip utama Konvensi adalah, ruang udara mengikuti status yuridik dari bumi yang berada dibawahnya. Ruang udara tunduk pada kedaulatan negara-negara dimana saja udara tersebut membawahi daratan dan laut wilayah, sebaliknya wilayah udara tersebut bebas bila membawahi laut lepas. Jadi kedaulatan territorial suatu negara berhenti pada batas-batas luar laut wilayah.

Berangkat dari pengertian diatas, udara bebas tidak tunduk pada kedaulatan satu negara tertentu. Hal ini ditegaskan oleh konvensi Chicago 1944 sebagai pengganti dari konvensi Paris dan masih berlaku sampai saat ini. Asdapun ketentuan tersebut terdapat pada pasal 12 Konvensi Chicago:

" Each contracting state undertakes to adopt measures to insure that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulation relating to the flight and manouver of aircraft there in force. Each contracting state undertakes to keep its own regulation in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this convention. Each contracting state undertakes to insure the prosecution of all person violating the regulations applicable " .

Lebih kurang dapat diartikan sebagai, sejauh menyangkut masalah penerbangan, identitas pesawat serta keamanan diatas laut lepas berlaku ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Chicago tentang manuver-manuver serta penerbangan pesawat serta penegakkannya terhadap pelanggar konvensi. Perlindungan tentang pelarangan melakukan tindakan kekerasan terhadap pesawat militer negara lain dituangkan dalam pasal 3 bis konvensi Chicago 1944 .

Pengaturan pada tingkatan praktis diserahkan pada lembaga yang bernama (*international civil aviation organization*) **ICAO**. Dalam usahanya melakukan pengaturan wilayah penerbangan terutama yang berkaitan dengan wilayah udara bebas masih terdapat kekurangan-kekurangan. Kelemahan usaha internasionalisasi ruang udara bebas ini, berada pada kekuasaan pengaturan penerbangan yang diserahkan pada *ICAO* itu sendiri, karena dalam ketentuan-ketentuan *ICAO* tidak mencantumkan mengenai

pesawat publik hanya terbatas pada penerbangan pesawat sipil, hal ini sebelumnya telah ditegaskan dalam konvensi Chicago pasal 3 yang membedakan antara kedua pesawat tersebut baik secara fungsi maupun hak yang dimiliki, pasal 3 ayat 2 menyatakan bahwa pesawat udara negara tidak mempunyai hak untuk terbang diatas wilayah negara anggota peserta konvensi. Dilain pihak, pada pasal 5 konvensi Chicago pesawat selain pesawat udara negara yang hendak melakukan penerbangan tidak berjadwal dapat melakukan penerbangan diwilayah udara negara peserta konvensi tanpa didahului ijin terlebih dahulu. Dalam prakteknya sebagai satu kelemahan pengaturan secara teknis oleh ICAO pengawasan terhadap pesawat udara internasional tetap berada dibawah pengawasan negara terdekat dan harus mengikuti instruksi-instruksi yang diberikannya.

Semakin jelas pada akhirnya bahwa *ICAO* tidak mempunyai wewenang pelaksanaan, maka kepada masing-masing negara pihaklah diserahkan wewenang mengambil tindakan terutama terhadap penerbangan yang dilakukan oleh pesawat negara. Pengawasan oleh negara-negara terdekat diatas merupakan pengembangan dari kebijakan *ICAO* yang dinamakan sebagai "*controlled zone*",⁴ dimana pesawat yang ada dalam wilayah tertentu harus mengadakan kontak dengan menara pengawas lalu lintas udara (*air traffic control tower*), demi untuk keselamatan penerbangan. "*controlled zone*" sendiri sebenarnya oleh negara-negara besar telah banyak dipraktekkan, contohnya Amerika serikat telah

⁴ Atje Misbach, *Aspek-aspek Hukum Udara dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara*, Upgrading hukum udara 1, 1978, DISKUM AU.

menerapkannya sejak tahun 1950 dengan mengadakan *Air Defence Identification zone (ADIZ)* yang meliputi wilayah laut bebas sampai 300 mil dari pantai, Canada memiliki *CADIZ (Canadian Air Defence Identification Zone)* mencakup wilayah laut bebas sejauh 100 mil dari pantai. Kebijakan pengawasan terhadap pesawat-pesawat secara garis besar ditujukan untuk memberikan jaminan keselamatan bagi penerbangan sipil, terutama terhadap zona-zona udara yang oleh *ICAO* sendiri dinyatakan sebagai “*controlled area*”. Secara historis konsep pertahanan udara seperti tersebut diatas sebenarnya bermula dari gagasan Amerika yang merasa khawatir dengan invasi Jerman terhadap wilayah Eropa, tindak lanjut dari kekhawatiran ini diwujudkan dengan mengadakan kerjasama membentuk pakta pertahanan yang didalamnya termasuk pertahanan udara. Amerika sendiri merangkul negara-negara di benua Amerika untuk membentuk pertahanan bersama, kehadiran Kanada sebagai salah satu pihak yang turut ambil bagian dalam pakta pertahanan udara memiliki arti penting untuk menggalang pertahanan di wilayah utara. Selama menggalang pertahanan bersama ini antara Amerika dan Kanada mendirikan stasiun Radar dengan pengoperasian diserahkan pada NBC (*Newfoundland Base Command*) sementara dipihak Kanada diserahkan pada RCAF, sejarah panjang penggalangan kekuatan pertahanan udara oleh Amerika ini bermuara pada penggabungan kekuatan yang terikat menjadi satu dalam *The Military Air Transport Service* yang berlanjut sampai akhir tahun 1950. Melihat dari

latar belakang tersebut maka tujuan dari didirikannya konsep tersebut oleh kedua negara sedikit banyak memiliki kesamaan.

Praktek serupa juga dilakukan oleh negara-negara besar lainnya seperti Inggris, Soviet dan Prancis, mereka memiliki kebijakan yang serupa dengan dua negara diatas. Melalui kebijakan yang oleh negara-negara besar diterapkan terhadap laut serta ruang udara bebas yang berbatasan langsung dengan wilayah udara dibawah yuridiksinya maka setiap pesawat asing wajib melaporkan pada menara pengawas tentang identitasnya.

2. 2. Hak dan Kewajiban Yang Dimiliki Negara–Negara Terhadap Wilayah Udara Bebas

Sebelum memasuki pembahasan mengenai hak dan kewajiban yang terkandung dalam penggunaan wilayah udara bebas, bisa dilihat kembali hak dan kewajiban apa saja yang ada di laut lepas. Seperti tercantum dalam Konvensi tentang Hukum Laut, terdapat beberapa hak yang bisa dinikmati oleh negara-negara, diantaranya adalah, seperti yang terdapat dalam pasal 87 konvensi hukum laut yang telah diperbaharui dalam Montego Bay pada tanggal 10 Desember 1982:

“The high seas being open to all nations, no state may validity purport to subject any part of them to it sovereignty. Freedom of the high seas, is exercised under the conditions laid down by these article and by the other rules of international law it comprises inter alia, both for coastal and non-coastal states:

1. Freedom of navigation;

2. *Freedom of fishing;*

3. *Freedom to lay submarine cables and pipelines;*

4. *Freedom to fly over the high seas.*

These freedom, and others which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all states with reasonable regard to the interest of other state in their exercise of the freedom of the high seas".

Hal-hal yang berkenaan dengan kewajiban tertera mulai pasal 91, 94 serta beberapa pasal yang memuat hal-hal yang menjadi kewajiban negara. Merujuk pada rezim yang dianut oleh udara bebas, dimana masih mengikuti zona yang ada dibawahnya, timbul pertanyaan apakah hak serta kewajibannya juga sama. Sejauh ini pengaturan hak serta kewajiban di wilayah udara internasional tidak jauh berbeda dengan hak serta kewajiban di wilayah laut internasional, pasal 87 Konvensi Hukum Laut point 4 "*freedom to fly over the high seas*" yang bisa diartikan sebagai terbang di wilayah udara internasional sebagai salah satu contoh yang juga terdapat dalam konvensi Chicago 1944.

Dari segi kewajiban juga tidak jauh berbeda dimana diharapkan negara-negara dibelahan dunia turut serta menanggulangi kejahatan-kejahatan internasional seperti; narkoba, pembajakan pesawat, serta aksi-aksi terorisme, dan lain-lain. Pada kesimpulannya penggunaan hak dan kewajiban tersebut ditujukan bagi terciptanya kedamaian dalam kehidupan internasional. Seringkali dalam prakteknya terjadi penafsiran-penafsiran yang berbeda terhadap kebebasan terbang di wilayah udara bebas, mungkin untuk pesawat sipil tidak menjadi masalah karena menurut konvensi-konvensi yang mengatur tentang penerbangan telah diatur secara jelas.

Di sisi lain, terjadi silang pendapat mengenai pesawat militer yang melakukan penerbangan di wilayah udara internasional, karena sampai sejauh ini satu-satunya pengaturan pesawat militer yang paling populer terbatas dalam hubungannya dengan perang, yaitu *1923 Hague Aerial Warfare*.

Karena ruang lingkupnya yang terbatas maka penerbangan pesawat militer pada masa damai tidak menjadi obyek dari konvensi. Penciptaan CADIZ serta ADIZ oleh Amerika dan Kanada sebagai wujud dari upaya pembatasan kebebasan terbang di wilayah udara bebas. Pertimbangan-pertimbangan diciptakannya lembaga ini lebih kearah menjaga stabilitas keamanan wilayah negara-negara yang berbatasan langsung dengan laut lepas hal tersebut diperkuat oleh ketentuan *ICAO* yang berlaku bagi pesawat sipil yang menyerahkan pengawasan penerbangan diatas laut lepas dan atau udara bebas kepada negara terdekat. kekurangan pengaturan penerbangan pesawat atau pelayaran kapal di wilayah laut serta udara internasional menyebabkan negara-negara harus berinisiatif untuk membuat perjanjian-perjanjian antara satu dengan lainnya, seperti yang dilakukan oleh Amerika serikat dengan Uni Soviet melalui "*Agreement between the government of the United states of America and the government of the Union of Soviet socialist republic on the prevention of incidents on and over the high seas*". Lahirnya perjanjian ini dilatar belakangi oleh terjadinya beberapa peristiwa tabrakan pesawat serta kapal

militer kedua negara diwilayah udara dan laut bebas, di penghujung tahun 1960. Beberapa hal yang menjadi konsentrasi perjanjian ini, antara lain:⁵

- langkah untuk menghindari tabrakan
- tidak mengganggu formasi terbang pihak lain
- menghindarkan diri untuk melakukan manuver-manuver di daerah jalur terbang sibuk
- memerlukan kapal pengawas untuk menjaga jarak yang aman dari obyek pengawasan untuk menghindarkan tindakan yang membahayakan dari kapal dibawah pengawasan.
- Menggunakan standar-standar internasional bagi pengartian serta penggunaan sinyal-sinyal pada saat kapal maupun pesawat mengadakan manuver yang berdekatan satu sama lain
- Tidak mempraktekkan formasi menyerang, meluncur pada obyek didepan, atau menerangi jalur navigasi kapal pihak lain.
- Menginformasikan kepada pihak lain apabila mengadakan latihan militer.
- Mewajibkan komandan pesawat untuk menggunakan perhatian dan kebijaksanaan apabila mendekati pesawat atau kapal pihak lain dan tidak mengijinkan bagi diadakannya formasi menyerang dan mempertunjukkan akrobatik diatas kapal pihak lain juga menjatuhkan obyek yang beresiko didekat kapal pihak lain.

⁵ Agreement Between The Government of the United States of America and Government of the Union of Soviet Socialist Republics On the Prevention of Incident On and Over The High Seas, www.google.com

Beberapa pengaturan seperti tercantum diatas memang sangat diperlukan seiring dengan berkembangnya teknologi dibidang militer yang pada gilirannya akan banyak menimbulkan benturan-benturan kepentingan ketika negara-negara mencoba mempraktikkan kecanggihan teknologinya. Secara historis hal tersebut bisa ditemukan ketika beberapa negara maju menginginkan konsep kebebasan terbang tanpa batasan, dengan pertimbangan kemajuan teknologi serta alasan-alasan politik yang tertuang dalam kebijakan luar negeri mereka.

2.3. Pihak Yang Bisa Dikenakan Tanggung Jawab Dalam Peristiwa Tabrakan Datas Laut Cina Selatan.

Konsep pertanggungjawaban secara internasional pada dasarnya timbul manakala suatu negara menyalahgunakan hak internasionalnya atau tidak menjalankan kewajiban internasionalnya sebagaimana mestinya. Sifat pertanggung jawaban tersebut bisa berupa perdata maupun pidana, meskipun demikian pada dasarnya pertanggungjawaban internasional sebenarnya merupakan konsep khusus (*sui generis*) yang tidak sama dengan yang dikenal dalam konteks hukum nasional.

Dalam hukum nasional dibedakan pertanggungjawaban yang timbul karena perjanjian (*ex contractu*) dengan yang timbul karena pelanggaran (*ex delictu*), dalam hukum internasional dibedakan menjadi

pertanggungjawaban kontraktual (*contractual responsibility*), pertanggungjawaban karena pelanggaran (*tortius responsibility*), serta pertanggungjawaban kwasi-kriminal (*quasi-criminal responsibility*). Berdasarkan kerangka pertanggung jawaban dalam lingkup internasional insiden terkait bisa merupakan bentuk antara *contractual responsibility* dan atau *tortius responsibility* mengingat antara Amerika dan China pernah terjadi kesepakatan yang tertuang dalam *the Agreement on Maritime Transport between the US and PRC* juga dalam *the 1980 Consular Convention*. Apabila kedua perjanjian yang pernah terjadi diantara kedua negara dihubungkan dengan pokok perkara yang menjadi sengketa dua negara, maka bisa disebut sebagai pelanggaran kesepakatan, karena dalam perjanjian keduanya telah disepakati tentang tindakan penyelamatan apabila terjadi kecelakaan yang melibatkan pesawat maupun kapal dari negara bersangkutan. Lebih jelasnya bisa dilihat pada penggambaran peristiwa itu melalui data-data serta pernyataan pihak-pihak yang bersangkutan. Peristiwa itu sendiri diawali dengan pesawat EP-3E yang tengah melakukan tugas rutin diistilahkan sebagai “*surveillance mission*” oleh angkatan udara Amerika. *Cmdr. Rex totty of the U.S. Pacific Command* mengatakan pesawat Amerika berada di wilayah udara internasional pada saat insiden terjadi.⁶

Pernyataan lain dari petugas *Pacific Command*, Col. John Bratton yang pada intinya menganggap insiden termaksud bukan sepenuhnya

⁶ Chinese Jets intercept U.S. Navy Plane, Ibid.

kecelakaan murni tapi lebih kepada upaya pesawat Cina menekan pesawat Amerika.⁷ Sementara itu menurut versi pejabat terkait di pihak Cina melalui pembicaraan kementrian luar negerinya Zhu Bangzao menyatakan, pada 8:30 waktu beijing pesawat EP-3E milik Amerika mendekati wilayah udara diatas perairan territorial Cina tepatnya di kota Sanya dengan tujuan kegiatan mata-mata, pada akhirnya kedua negara sepakat bahwa pesawat Amerika terbang antara 60-80 mil diluar wilayah China.

Mengantisipasi hal tersebut angkatan udara Cina mengirimkan dua pesawat F-8 untuk mengikuti serta mengawasi pesawat Amerika tersebut. Pada pukul 9:07 pesawat-pesawat Cina tersebut melakukan penerbangan normal pada area 104 kilometer dari pangkalan udara yang berada di wilayah territorial Cina. Arah terbang pesawat cina tersebut berada pada 110 derajat, dan pesawat Amerika juga terbang secara parallel dengan pesawat Cina sebelah kanan dengan arah yang sama.⁸ Selanjutnya pesawat Amerika tersebut mengubah arah dengan sudut lebar secara tiba-tiba kearah pesawat Cina yang mengakibatkan hidung dan sayap kiri dari pesawat Amerika menghantam bagian belakang dari salah satu pesawat Cina.

Zhu Bang Zao juga menambahkan penerbangan mata-mata oleh Amerika menyalahi aturan hukum internasional serta melanggar ketentuan **UN Convention on the Law of the Sea** dimana dijelaskan "*any flight in airspace above another nation's exclusive economic zone should respect*

⁷ Ibid.

⁸ FM Spokesman Gives Full Account of Air Collision, www.myCNN.com, 04 April 2001.

the rights of the country concerned. Thus, the US plane's actions posed a serious threat to national security of China", tambahnya.⁹ Masih menurut Zhu aksi yang dilancarkan pihak Amerika juga melanggar kesepakatan antara dua pihak, pada Mei tahun 2000, untuk menghindari resiko aksi militer di wilayah laut. Mengacu pada kesepakatan tersebut, pada saat pesawat militer melakukan kegiatan yang terkait dengannya bertemu satu sama lain di wilayah udara internasional maka kedua pihak harus mengindahkan aturan-aturan hukum internasional serta aturan tentang keselamatan terbang antara satu sama lain untuk menghindarkan kemungkinan yang membahayakan kedua belah pihak.

Amerika harus menghadapi fakta, dikenai tanggung jawab penuh, serta meminta maaf kepada Cina dan tidak menghindar dari tanggung jawabnya. Terdapat dua pendapat yang berseberangan terkait dengan insiden diatas laut bebas, dimana Amerika menyatakan pesawatnya terbang diwilayah udara internasional di satu sisi dan Cina menyatakan pesawat Amerika memasuki yuridiksi udaranya pada sisi lain. Terlepas dari persepsi kedua negara untuk mencari posisi yang paling menguntungkan bagi penyelesaian masalah tersebut serta dalam rangka menemukan pihak yang bisa dikenai tanggung jawab, hal ini bisa diupayakan dengan merujuk pada ketentuan yang berlaku sebagai hukum internasional positif dan hukum kebiasaan internasional sebagai sumber hukum.

⁹ Ibid.

Pada dasarnya Cina keberatan terhadap pendaratan yang dilakukan oleh pesawat Amerika. Adapun yang menjadi dasar pijakannya adalah pasal 3 Konvensi Chicago yang memberikan pelarangan bagi pesawat negara untuk mendarat diwilayah negara lain tanpa didahului persetujuan khusus. Sementara pada aturan selanjutnya Konvensi Chicago juga memberikan ijin bagi pendaratan diluar tujuan commercial seperti tercantum dalam pasal 5 konvensi tersebut yang diistilahkan sebagai "*non-traffic purposes*". Lebih jauh **Konvensi Chicago** pada pasal 25 menegaskan bagi negara-negara penandatangan untuk mengambil langkah perlu berupa panduan bagi pesawat yang tengah mengalami kondisi darurat.

Pada tingkatan lebih spesifik atau dalam artian yang lebih langsung, kedua negara seperti disebutkan dimuka telah memiliki perangkat aturan dalam menghadapi keadaan darurat seperti terjadi pada saat ini. Dalam *Agreement on Maritime Transport between the US and PRC* disepakati mengenai tindakan pertolongan oleh kedua negara apabila menemui kondisi darurat yang melibatkan utusan dari negara bersangkutan, sebagai catatan kesepakatan ini diberlakukan pada 15 Desember 1988. Perjanjian selanjutnya juga telah disebutkan dimuka adalah *the 1980 Consular Convention between the US and PRC* juga mempertimbangkan bagi diperlukannya tindakan-tindakan apabila menghadapi keadaan darurat yang melibatkan kru pesawat sipil, meskipun pada umumnya aturan-aturan tersebut ditujukan pada pesawat maupun kapal sipil tapi pada prinsipnya kedua perjanjian tersebut mendukung atau sejalan dengan prinsip hukum

umum dan hukum kebiasaan yang mewajibkan bagi semua negara untuk memberikan pertolongan pada siapa saja yang berada pada keadaan darurat.

Lebih luas lagi dalam pasal 32 (1) *the International Law Committee, s Draft Articles on state responsibility* menyebutkan bagi tidak adanya unsur kesalahan apabila tindakan pelanggaran yang dilakukan dilandasi atau didahului oleh kondisi darurat, dimana pelakunya lebih mengedepankan tindakan penyelamatan diri. Berpijak pada beberapa aturan yang disebutkan dimuka seharusnya Cina memberikan pertolongan pada kru pesawat EP-3E yang tengah melakukan upaya penyelamatan diri setelah bertabrakan dengan pesawat tempur Cina.

Penerbangan mata-mata yang dilakukan oleh pesawat Amerika menjadi pokok persoalan bagi tidak dilakukannya pertolongan oleh pihak Cina, perbuatan tersebut dianggap sebagai tindakan bermusuhan oleh Cina. Hal ini dipicu oleh hubungan kedua negara terkait dengan permasalahan Taiwan yang menyebabkan hubungan keduanya menghangat. Terlepas dari motif-motif politis yang menyelimuti kebijakan dari kedua pihak, pada dasarnya dalam hukum internasional kebebasan terbang diwilayah udara internasional dijamin sepenuhnya. Pasal 87 (1) Konvensi Hukum Laut memberikan jaminan untuk berlayar maupun terbang diwilayah udara dan atau laut bebas, penjaminan ini disertai dengan pemberian kekebalan dari segala tuntutan oleh negara diluar negara bendera. Mengenai kegiatan mata-mata sendiri dalam hukum internasional tidak ditemukan pelarangan terhadap kegiatan ini, hal tersebut juga berlaku apabila kegiatan serupa

dilakukan diwilayah ZEE. Langkah-langkah yang umumnya diambil oleh negara-negara terhadap aksi mata-mata adalah dengan melakukan pengawasan langsung terhadap wilayahnya seperti yang dilakukan oleh Amerika dan negara besar lain melalui kebijakan serupa ADIZ maupun CADIZ. Keadaan seperti dimuka (tindakan mata-mata) dalam hukum internasional berlaku prinsip bahwa selama tidak diatur secara eksplisit maka dianggap diperbolehkan. Pendapat lain tentang penerbangan diwilayah udara bebas dikemukakan oleh **Oliver J. Lissitzyn** yang memberikan pemikirannya dengan mengatakan “international air transport has thus far developed is based upon three, yet fundamental principles :¹⁰

1. *each state has sovereignty and jurisdiction over the air space directly above its territory (including territorial waters)*
2. *each state has complete discretion as to the admission or non admission of any aircraft to the air space its sovereignty*
3. *airspace over the high seas and over other parts of the earth's surface not subject to any state's jurisdiction is free to the aircraft of all state's”.*

Pendapat ini pada dasarnya sejalan dengan yang dianut oleh konvensi Chicago 1944 seperti telah dikemukakan dimuka, Meskipun Konvensi menyangkut penerbangan diwilayah udara internasional tidak memberi batasan namun perlu diingat pada prinsipnya Hukum Internasional diciptakan dengan tujuan terciptanya perdamaian kehidupan internasional, meski perbuatan Amerika secara teori tidak melanggar tapi tetap saja bergesekan dengan prinsip perdamaian yang dicita-citakan.

¹⁰ Atje Misbach, op.cit

Berbicara tentang masalah tanggung jawab berkenaan dengan masalah tabrakan (pesawat militer) yang terjadi, dalam hukum internasional khususnya dalam Konvensi Chicago sebagai satu-satunya konvensi tentang penerbangan tidak pernah dibahas secara jelas dalam pasal khusus seperti halnya dalam konvensi hukum laut tentang yuridiksi pidana dalam perkara tubrukan di laut bebas. Meskipun dalam beberapa kasus terdapat aturan yang bersifat *mutatis mutandis* antara kapal dan kapal terbang seperti terdapat dalam pasal tentang pengejaran segera bukan berarti secara otomatis pengaturan dalam hukum laut bisa digunakan dalam mengisi kekosongan dalam hukum udara. Kelemahan lain dari Konvensi Chicago juga pernah diungkapkan oleh Prof.Dr. Priyatna Abdurrasyid¹¹ dalam bukunya “ *Kedaulatan Negara di Ruang Udara* “ (1972) yang menyoroti pasal 1 Konvensi sebagai pasal penting sebagai dasar kedaulatan negara di ruang udara.

Dalam ulasannya beliau mengungkapkan bahwa pasal tersebut terkesan samar-samar sehingga menimbulkan keragu-raguan diantara negara-negara mengenai hak dan kewajiban berkenaan dengan kedaulatan wilayah udaranya. Permasalahan yang berputar pada sejauh mana jarak wilayah udara hanya digantungkan pada kemajuan teknologi pesawat udara. Oleh dua ahli hukum udara, Cooper dan Oscar Schachter pada tahun 1961-1965 berusaha memberi batasan sampai pada lapisan Troposfer. Dalam kasus antara Amerika dan Cina Penentuan pihak mana yang paling relevan

¹¹ Kedaulatan Udara bangsa-Bangsa, Majalah Angkasa No. 9 Juni 2000 TAHUN X

dibebani tanggung jawab adalah dengan menentukan pihak mana yang menyebabkan tabrakan terjadi. Hal ini digunakan untuk menjatuhkan sanksi bagi pihak penyebab tabrakan, ketentuan yang mengatur bisa ditemukan dalam ILC's *Draft Article* pasal 32 (2) dimana disebutkan bagi tidak dimungkinkannya suatu negara menghindar dari penghapusan tanggung jawab apabila negara bersangkutan sebagai penyebab suatu keadaan darurat. Ketentuan ini apabila dihubungkan dengan kondisi yang terjadi dengan asumsi bahwa Amerika adalah penyebab dari tabrakan yang terjadi maka terhadapnya bisa dikenakan denda bagi kerugian yang diderita Cina. Dalam hubungan internasional dikenal beberapa upaya penyelesaian perkara antar negara dengan cara permintaan maaf dan pemberian ganti rugi, dan tindakan ini telah dilakukan oleh Amerika dengan memberikan ungkapan penyesalan atas hilangnya pilot pesawat F-8 setelah mengalami tabrakan, serta memberikan ganti rugi kepada pemerintah Cina sebesar satu juta dolar. Berpijak pada tindakan yang diambil oleh pemerintah Amerika secara implisit Amerika mengaku bersalah atas insiden yang terjadi.

BAB III

PENGGELEDAHAN YANG DILAKUKAN PETUGAS CINA

TERHADAP PESAWAT AMERIKA MENURUT

HUKUM INTERNASIONAL

3.1. Pertanggungjawaban Internasional dan Pembelaan Diri

Melengkapi peristiwa tabrakan antara pesawat EP-3E dengan pesawat F-8 pada 1 April 2001 yang memaksa pendaratan darurat bagi pesawat Amerika diwilayah propinsi Hainan selatan menimbulkan reaksi bagi pemerintah Cina berupa penggeledahan yang dilakukan oleh petugas Cina dan dilanjutkan dengan penahanan terhadap 24 kru pesawat EP-3E selama 11 hari.¹²

Reaksi keras sehubungan dengan tindakan tersebut segera dilancarkan oleh pemerintah Amerika serikat dengan menilai tindakan Cina melanggar hukum internasional. Lebih jauh lagi Washington mengancam kelangsungan hubungan dagang antara kedua negara sebagai akibat kebijaksanaan yang dikenakan terhadap pesawat mereka.¹³

Perbedaan persepsi antara dua pihak timbul karena adanya penafsiran yang berbeda tentang kedaulatan serta sejauh mana ketentuan hukum internasional mampu berlaku secara penuh bila terkait dengan masalah-masalah sensitif dengan politik yang tengah berkembang antara dua negara yang taraf hubungannya mengalami krisis, seperti Amerika dan

¹² Pesawat Pengintai AS mulai dievakuasi, harian Kompas, Rabu 4 Juli 2001.

¹³ <http://www.Google.com>, *Kasus Cina ujian politik luar negeri Bush*,

Cina. Satu teori menyatakan bahwa interpretasi hukum internasional berkembang luas pada tataran praktek sebuah negara. Indikasi tersebut bisa ditemukan dalam praktek yang diterapkan pada departemen luar negeri yang secara profesional bekerja dalam kerangka hubungan antar negara, apabila dibandingkan dengan pengadilan internasional tentang intensitas penafsiran hukum internasional yang dilakukan oleh kedua badan tersebut, jelas tampak departemen luar negeri berada di urutan pertama.

Sikap yang ditampakkan oleh kedua pihak adalah wujud dari perbedaan persepsi tentang kedaulatan, sehingga timbul alasan bagi pembenaran tindakannya. Batasan antara hukum internasional dengan hukum nasional berada pada garis pembeda diantara keduanya, perbedaan ini secara khusus ada kaitannya dengan dua hal : ¹⁴

- a. Pelanggaran kewajiban atau tidak dilaksanakannya beberapa kaidah tindakan oleh suatu negara yang dianggap menimbulkan tanggung jawab ;
- b. Kewenangan atau kompetensi badan negara yang melakukan kesalahan Pelanggaran yang terkandung dalam butir (a) tersebut pada analisis akhir harus merupakan sebuah pelanggaran, atau kelalaian memenuhi beberapa kaidah hukum internasional.

Mengenai butir (b) pada umumnya tidak terbuka kesempatan bagi suatu negara untuk membela diri dari klaim dengan menyatakan bahwa badan negara tertentu yang benar-benar melakukan tindakan kesalahan

¹⁴ JG Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, Edisi Sepuluh, hal 275

tersebut telah melampaui lingkup wewenangnya menurut hukum nasional. Meskipun pada proses awal penyelidikan dilakukan oleh atau menurut hukum nasional terkait masalah kewenangan pada tahap akhir yang memutuskan tentang melanggar atau tidak suatu ketentuan hukum internasional, berada pada lingkup kompetensi hukum internasional. Suatu negara tidak bisa menjadikan hukum nasionalnya sebagai dasar alasan untuk menghindari tanggung jawab internasional. Seperti halnya pada kebijakan yang diambil oleh Amerika dan Cina, dimana Amerika yang menganggap penerbangan mata-mata sebagai kebijakan pemerintahnya, tanpa mengindahkan kepentingan negara lain atau alasan Cina dengan kebijakannya melakukan penggeledahan serta penahanan kru pesawat EP-3E tanpa alasan yang mendasarinya. Dalam arti, praktek penegakan kedaulatan negara lebih condong pada bagaimana suatu negara memandang serta menafsirkan kebijakan negara lewat peraturan negaranya.

Berdasarkan pada fakta yang terjadi antara Amerika dan Cina dimana kedua pihak saling mengklaim atas kebenaran tindakannya dengan menggunakan kewenangan berdasarkan hukum internasional, jelas sekali kedua pihak menjadikan hukum internasional sebagai dasar pembenaran tindakannya.

Masalah pembelaan diri serta dasar-dasar pembenaran (*defense and justifications*) oleh Komisi Hukum Internasional yang sering kali

disinggung dalam sidang-sidangnya pada tahun 1979 dan 1980 merumuskan tentang pembelaan diri sebagai berikut : ¹⁵

- a. Tindakan kesalahan yang dilakukan oleh negara itu dalam keadaan dimana negara yang bersangkutan tunduk pada kekuatan pengaruh atau pengendalian negara lain, sebagai akibat dari tindakan paksaan oleh negara lain tersebut.
- b. Persetujuan oleh negara yang terkena akibat tindakan kesalahan yang dituduhkan terhadap negara yang melakukannya.
- c. Tindakan-tindakan balasan yang diperkenankan oleh hukum internasional dan tidak menggunakan atau melibatkan angkatan bersenjata.
- d. Keadaan-keadaan memaksa (*force majeure*) yang tidak dapat dihindari atau keadaan yang sangat gawat, yang mendorong dilakukannya tindakan melawan hukum, dimana dalam hal ini tidak ada kesengajaan di pihak pejabat terkait. Pada tahun 1980 komisi hukum internasional mengeluarkan dua pasal penting tentang dasar-dasar pembenaran masing-masing untuk keterpaksaan dan pembelaan diri. Ketentuan mengenai keadaan memaksa memberikan batasan-batasan yang ketat atas pembelaan diri ini, yang berbunyi sebagai berikut :
 1. Suatu keadaan darurat tidak dapat digunakan oleh suatu negara sebagai landasan untuk meniadakan kesalahan pada tindakan suatu

¹⁵ Ibid hal.278

negara yang tidak sesuai dengan kewajiban negara terkait, kecuali apabila :

- a. tindakan itu merupakan satu-satunya cara untuk melindungi kepentingan yang esensial dari negara terkait bahaya gawat dan yang sifatnya mendesak; dan
 - b. tindakan itu tidak secara serius membahayakan kepentingan esensial dari negara terhadap mana kewajiban tersebut diadakan.
2. Dalam suatu kasus, keadaan darurat tidak dapat digunakan oleh negara sebagai landasan untuk menghalangi kesalahan:
- a. apabila kewajiban internasional yang disalahi oleh tindakan negara itu timbul dari suatu norma hukum internasional umum yang tidak dapat diubah ; atau
 - b. apabila kewajiban internasional yang disimpangi oleh tindakan negara tersebut ditetapkan suatu traktat yang, secara eksplisit atau implisit, menutup kemungkinan dinyatakannya keadaan darurat berkaitan dengan kewajiban tersebut; atau
 - c. apabila negara terkait telah turut membantu terjadinya keadaan darurat tersebut.¹⁶

Rancangan pasal lainnya (pasal 34) yang diterima untuk mengatur pembelaan diri itu dinyatakan dalam kalimat-kalimat umum sejauh mengenai tindakan-tindakan pembelaan diri yang sah sebagai jawaban terhadap serangan bersenjata dalam pengertian pasal 51 Charter Perserikatan

¹⁶ Ibid, hal 397

Bangsa-Bangsa, atau dengan perkataan lain, pasal tersebut tidak menguraikan satu demi satu tindakan khusus apa yang harus dianggap mempunyai karakter pembelaan diri, lihat kalimat dibawah ini :

“Ketidaksahan suatu tindakan sebuah negara yang tidak sesuai dengan kewajiban internasional dari negara tersebut ditiadakan apabila tindakan itu merupakan suatu tindakan pembelaan diri yang sah yang dilakukan sesuai dengan Charter Perserikatan Bangsa-Bangsa”. (J.G. Starke)

Selanjutnya apabila uraian pengertian yang diulas pada tulisan diatas diterapkan pada kasus aktual yang terjadi, akan tampak argumentasi diantara dua negara yang memberikan toleransi bagi tindakan yang dilakukan oleh masing-masing pihak untuk terlepas dari tanggung jawab. Seperti diuraikan pendaratan yang dilakukan dikepulauan Hainan selatan oleh pesawat EP-3E adalah suatu tindakan penyelamatan diri karena keterpaksaan sebagai akibat terjadinya tabrakan. Tindakan tersebut disambut dengan penahanan serta pengeledahan pesawat oleh pihak Cina sumber dari kementrian luar negeri Cina menyebutkan bahwa awak pesawat EP-3E melanggar hukum internasional, tanpa memberikan penjelasan pelanggaran apa yang dimaksud.

Dilihat dari sudut pandang Amerika, penerbangan mata-mata adalah penerbangan rutin melintasi laut Cina selatan, mengenai tabrakan itu sendiri lebih kepada kecelakaan biasa. Pendaratan yang dilakukan oleh pesawat Amerika tersebut merupakan prosedur standar yang harus dilakukan oleh awak pesawat menghadapi situasi kritis, dengan didahului dengan laporan keadaan darurat. Apapun tindakan Cina setelah terjadinya tabrakan adalah semacam antisipasi ancaman terhadap kedaulatan negara. Bagaimanapun

juga kenyataan menunjukkan bahwa hubungan kedua negara turut mewarnai serta menentukan kebijakan yang diambil. Pada sisi Cina tindakan menahan awak pesawat serta pengeledahan menurut juru bicara kementerian luar negerinya Zhu Bangzao didasarkan pada hukum Cina serta praktek internasional. Menanggapi pernyataan Amerika yang mengklaim bahwa pesawat EP-3E dibawah immunitas hukum internasional dari tindakan inspeksi diluar USA. Zhu menyatakan apabila pesawat tersebut merupakan kedaulatan dibawah yurisdiksi Amerika bagaimana dengan daratan Cina sendiri. Sebagai bandingan pada bulan Mei 1999 pada malam ketika pesawat pengebom Amerika meledakkan gedung perwakilan diplomatik Cina berkedudukan di Beograd, ketika itu NATO dan Amerika menyatakan penyesalannya dengan menyebut tindakan tersebut sebagai suatu kesalahan serta mengganti segala kerugian yang diderita oleh Cina.¹⁷ Dengan pengalaman tersebut reaksi Cina dalam menghadapi insiden kedua yang melibatkan pesawat tempur mereka adalah sebuah tindakan antisipasi yang harus dilakukan negara-negara terkait dengan manuver pesawat militer didekat perairan yang berbatasan langsung dengan wilayah teritorial. Apabila tindakan menangkap serta menggeledah yang dilakukan oleh Cina diambil berdasarkan hukum nasional mereka, tentu saja hal tersebut bertentangan dengan prinsip “immunitas pesawat negara” yang dikenal dalam hukum internasional. Seperti dikemukakan bahwa pada persoalan kecelakaan bisa dianggap Amerika turut serta menyebabkan keadaan darurat

¹⁷ www. Google.com, Series of EmergencyNet News Reports Concerning A Collision Between U.S. and Chinese Planes Near Hainan Island: 01-16 April 2001.

sehingga baginya unsur keadaan ini tidak menghapuskan tanggung jawab atas tindakannya memasuki wilayah Cina serta atas hilangnya pilot pesawat Cina. Disisi lain keadaan tersebut tidak mengesahkan bagi tindakan Cina melakukan penggeledahan yang dilanjutkan dengan penangkapan kru pesawat Amerika karena terhadap tindakan tersebut mereka berhadapan dengan kedaulatan Amerika yang melekat pada pesawat. Tentang kekebalan kru pada pesawat militer tentu masih diperlukan penafsiran lebih lanjut untuk diterapkannya sanksi maupun tindakan lain.

3.2. Pesawat militer dan Sifat-sifat Khususnya

Konvensi Chicago 1944 pasal 26 tentang *Investigation of Accident* menyebutkan :

“ In the event of an accident to an aircraft of a contracting state, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities the state in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the international civil aviation organisation the state in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observer to be present at the inquiry and the state holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that state ”.

Pasal diatas membahas mengenai terjadinya kecelakaan pesawat (sipil) negara penandatangan, di wilayah negara anggota konvensi lain dengan akibat luka serius dan atau kerusakan parah terhadap pesawat terbang, dilakukan penyelidikan oleh negara tempat terjadinya kecelakaan dengan melibatkan atau mengindahkan negara dimana pesawat terdaftar.

Beberapa perbedaan mendasar antara penyelidikan kecelakaan pada pesawat sipil dengan pesawat militer menyebabkan sulitnya pengaturan penyelidikan kecelakaan keduanya dalam satu prosedur, perbedaan tersebut dapat digambarkan sebagai berikut :

- a. Pada pesawat sipil dikenal adanya peralatan "*cockpit voice recorder*" (CVR) dan "*flight data recorder*" (FDR) atau lazim disebut sebagai "kotak hitam". Banyak pesawat militer dilengkapi dengan peralatan elektronik canggih tapi jarang ditemukan penggunaan "kotak hitam" terhadapnya, sehingga menyebabkan kesulitan apabila mencari data penyebab terjadinya kecelakaan.
- b. Kecelakaan pada pesawat militer membutuhkan keterlibatan berbagai macam ahli teknik untuk merekonstruksi penyebabnya, serta seringkali penyebabnya tidak diumumkan secara terbuka, inilah salah satu alasan tidak di gunakannya peralatan (CVR) dan (FDR).¹⁸ Sebagai bahan perbandingan bisa merujuk kebijakan yang diterapkan oleh Amerika terkait kecelakaan yang melibatkan pesawat militer, di negara ini terdapat lembaga yang bernama *The National Transportation Safety Board (NTSB)* yang khusus menangani kecelakaan pesawat sipil dan *A Military Safety Mishap Board* bagi kecelakaan pesawat militer. Beberapa aturan tentang kecelakaan pesawat militer ini menggambarkan tingkat kerahasiaan bagi dokumentasi maupun analisisnya, dokumentasi dan substansi dari bukti

¹⁸ <http://www.google.com>, *Military Air Crash Litigation*.

lebih sulit dicari bila melibatkan kepentingan militer. Kondisi tersebut juga menjadi alasan mengapa akses kerahasiaan militer dikontrol ketat oleh pemerintah. Pemerintah Amerika juga mengantisipasi kecelakaan pesawat militernya di luar negeri, hal ini bisa dipahami karena banyaknya jumlah pesawat militer mereka yang beroperasi di wilayah internasional, terkait permasalahan tersebut mereka memiliki lembaga yang bernama *Foreign Act Exception* dimana lembaga ini didesain untuk mencegah bagi dilanggarnya atau tidak terlindunginya hak mereka diluar negeri.¹⁹ Bila petugas pemerintah Amerika terkait dengan kecelakaan yang mengakibatkan kerugian bagi penduduk sipil negara lain maka pemerintah mereka memberikan perlindungan berupa kekebalan dari tuntutan, meskipun untuk hal ini tidak tertutup kemungkinan bagi diberikannya ganti rugi. Investigasi kecelakaan pesawat militer pemerintah Amerika menerapkan standar ganda, indikasi tersebut tercermin pada setiap penyelidikan maupun laporan hasil analisa penyebab kecelakaan dijaga kerahasiaannya, termasuk bagi mereka yang selamat tidak bisa didampingi oleh kuasa hukum dalam rangka partisipasinya mengungkap sebab-sebab kecelakaan maupun dalam mempelajari hasil-hasil penyelidikan berupa gambar, serta tampilan kesalahan penerbangan tidak dipublikasikan.²⁰

¹⁹ ibid hal 3

²⁰ <http://www.google.com>. *Military Air Crash Litigation*, Philip J. Kolczynski Copyright 1997

3.2.1. Pesawat Militer dalam *Konvensi Chicago*

Dalam konvensi Chicago dijelaskan secara tegas ruang lingkupnya pada art 3 tentang Civil and State aircraft :

- a. This convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not applicable to state aircraft.
- b. Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.
- c. No state aircraft of a contracting state shall fly over the territory of another state or land thereon without special authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.
- d. The contracting states undertakes, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

Melihat ketentuan diatas, dimana jelas dirumuskan ruang lingkup konvensi yang membatasi pada pesawat sipil dan bukan pesawat militer. Namun disisi lain kebijakan negara terhadap pesawat militer dan atau pesawat lain dalam fungsinya sebagai pesawat non-militer tetap harus memperhatikan keselamatan penerbangan pesawat sipil. Praktek yang dilakukan oleh pesawat Amerika dengan terbang diwilayah udara internasional dengan misi mata-mata tidak masuk dalam rumusan pasal ini, sesuai dengan prinsip kebebasan wilayah udara internasional yang dirumuskan pada pasal 2 tentang kebebasan yang terdapat didalamnya. Dengan tidak dibatasinya kebebasan dalam rambu-rambu tertentu tersebut

secara eksplisit, maka kegiatan mata-mata adalah sah selama tidak diatur lebih lanjut, dan sudah menjadi pemahaman umum (internasional) bahwa praktek mata-mata tidak hanya dilakukan oleh Amerika Serikat saja. Bagi negara yang merasa terancam oleh adanya misi ini bisa melakukan antisipasi dengan memberikan peringatan, seperti yang dilakukan oleh Cina. Kebijakan tentang mata-mata tersebut bertolak belakang apabila di kaji dari *rules of aerial warfare* dalam konvensi Den Haag 1923 dalam judul *espionage* pasal 27 konvensi ini menyatakan :

"any person on board a belligerent or neutral aircraft is to be deemed a spy only if acting clandestinely or on false pretences he obtains or seeks to obtain, while in the air, information within belligerent jurisdiction or in the zone of operations of belligerent with the communicating it to the hostile party."

Aksi mata-mata dalam pasal ini dilakukan didalam pesawat netral atau dalam pesawat pihak dalam perang dengan tujuan menggali informasi. Tindakan mata-mata ini dilarang dalam ketentuan pasal 29 konvensi yang sama, dinyatakan didalamnya *"Punishment of the acts of espionage referred to in articles 27 and 28 is subject to articles 30 and 31 of the land warfare regulation"*. Sanksi dimaksud berupa penembakan jatuh pesawat bersangkutan atau sanksi berupa kompensasi penuh (pasal 30 & 31 Haque Aerial Warfare).

Berkaitan dengan aturan penerbangan, Konvensi Chicago juga merumuskan lewat pasal 12 bertitel *Rules of the air* menyatakan :

" each contracting state undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or carrying its nationality mark, wherever such aircraft maybe, shall comply with the rules and regulation relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting state undertakes to

keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established under this convention. Each contracting state undertakes to insure the prosecution of all person violating the regulations applicable “.

Menurut pasal ini segala kebijakan maupun aturan tentang penerbangan yang berhubungan dengan manuver pesawat di wilayah udara territorial maupun di udara internasional serta penuntutan terhadap pelanggarnya di dasarkan pada Konvensi Chicago. Meskipun sejak awal disinggung ruang lingkup dari Konvensi Chicago yang tidak mengatur tentang pesawat negara secara khusus namun sebagai satu-satunya Konvensi yang berkaitan dengan penerbangan, cukup relevan untuk menerapkannya dalam pembahasan. Konvensi Chicago juga bagian dari hukum kebiasaan dan mendukung prinsip umum hukum.

3.2.2. Kekebalan kapal dan Pesawat Militer dalam Konvensi Hukum Laut.

Konvensi hukum laut dalam pasal-pasalannya seringkali membahas pelayaran dan atau penerbangan yang dilakukan oleh kapal maupun pesawat militer, seperti pada pasal yang berkaitan dengan kebijakan di atas laut bebas. Dalam pasal ini dibahas juga tentang hak dan kewajiban negara-negara dalam rangka pemanfaatan laut bebas. Pada bagian lain juga dibahas tentang ketentuan yang melibatkan baik kapal militer maupun pesawat negara seperti pada rumusan pasal tentang pengejaran segera. Mengenai kekebalan pesawat dan kapal militer dibahas secara khusus dalam bab XII Konvensi Chicago mulai bagian 7-11. Pada rumusannya dibahas tentang penahanan serta penuntutan terhadap tindakan-tindakan yang dilakukan oleh

utusan suatu negara yang membahayakan serta menimbulkan kerugian bagi negara lain, juga terhadap kelestarian lingkungan laut. Terhadap beberapa hal yang menjadi konsentrasi pasal-pasal dalam konvensi tersebut diberikan pengecualian dalam hubungannya dengan pesawat negara, seperti tertuang dalam bagian 10 pasal 236 tentang “*sovereign immunity*” yang berbunyi :

“the provision of this convention regarding the protection and preservation of the marine environment do not apply to any warship, naval auxiliary, other vessel or aircraft owned or operated by a state and used, for the time being only on government non-commercial service. However, each state shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such vessels or aircraft owned or operated by it, that such vessels or aircraft act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this convention”.

Secara ringkas bisa diartikan, ketentuan dalam Konvensi yang berkaitan dengan lingkungan laut tentang perlindungan dan pelestarian tidak diberlakukan bagi kapal maupun pesawat negara. Pembatasan ruang lingkup berlakunya pasal tersebut diatas terhadap sesuatu yang menyangkut negara (militer), memberikan gambaran bagi adanya keistimewaan yang dilekatkan terhadapnya. Gambaran tersebut bukan berarti meniadakan tanggung jawab untuk menjaga kelestarian lingkungan laut bagi segala operasi yang dilakukan oleh pesawat maupun kapal negara, karena pada dasarnya pengoperasiannya juga harus mengindahkan aturan-aturan yang ditetapkan oleh konvensi. Sebenarnya sifat-sifat istimewa ini telah ada sejak awal-awal rumusan dalam beberapa pasal konvensi, seperti pada pasal tentang kemungkinan pesawat militer mendarat diwilayah negara lain yang memerlukan atau harus didahului oleh perjanjian khusus.

Pada pasal 98 Konvensi Hukum Laut juga diatur tentang kekebalan bagi kapal perang dilaut bebas. Dalam pasal 110 konvensi yang sama juga memberikan batasan bagi diperlukannya pengoperasian pesawat maupun kapal militer khususnya apabila patut diduga bagi adanya praktek perbudakan dan pembajakan diwilayah laut bebas.

3.2.3. Kekebalan Pesawat Militer dalam Hubungannya dengan Tanggung Jawab Negara.

Dalam kaitannya dengan sifat-sifat khusus pesawat militer selanjutnya diiringi juga dengan pemberian keistimewaan terhadapnya, seperti kekebalan yang diberikan oleh Konvensi Chicago dan Konvensi hukum laut dalam beberapa pasalnya. Keistimewaan ini bukan tanpa batas, karena dalam aturan-aturan yang dikenal pada lingkup hukum internasional terdapat aturan yang memberikan batasan kekebalan tersebut. Ketentuan dimaksud dapat ditemukan pada *the ILC's Draft Articles* pada pasal 32 (2) yang menyebutkan bagi tidak berlakunya kondisi darurat sebagai alasan untuk menghindarkan diri dari pembebanan tanggung jawab selama kondisi tersebut turut diciptakan oleh negara (pesawat negara) yang bersangkutan. Pada kondisi seperti ini keistimewaan serta hak-hak tertentu secara otomatis hapus, jadi tindakan penyelamatan diri yang dilakukan oleh pesawat militer dalam bahaya khususnya apabila dilakukan diwilayah negara lain bisa dikatakan melanggar aturan hukum internasional. Jadi ijin mendarat tersebut semata mempertimbangkan kemanusiaan tentang hak untuk hidup,

selanjutnya atas tindakan tersebut pesawat militer bisa kehilangan beberapa hak istimewanya yang tidak pernah dibatasi dalam konvensi manapun.

3.3 Tindakan Cina Dikaitkan dengan Perjanjian yang Pernah Dicapai Oleh Kedua Negara dalam Kerangka Hubungan Bilateral Serta Pada Beberapa Konvensi berbeda.

Fakta menunjukkan antara Amerika dengan Cina pernah membuat perjanjian yang bertitel “ *the Agreement on Maritime Transport between the US and PRC*” pada pasal VI menyatakan bahwa kedua pihak sepakat untuk memberikan panduan pada utusan masing-masing pihak yang mengalami atau terlibat pada kecelakaan laut atau bahaya lain. Perjanjian tersebut selanjutnya dimatangkan dengan perjanjian kerjasama kedua yang bertitel *Agreement between the Departement of defense of the USA and the Ministry of national defense of the People,s Republic of China on establishing a consultation mechanism to strengthen military maritime safety* ²¹ yang ditandatangani di Beijing pada 19 Januari 1998, perjanjian ini dilandasi oleh adanya kesadaran untuk menghindarkan terjadinya kesalahpahaman dalam praktek-praktek yang dilakukan oleh angkatan laut dan udara kedua negara di lingkup internasional. Beberapa pasal dalam perjanjian ini bisa disebutkan diantaranya:

Article I

The Parties shall encourage and facilitate, as appropriate, consultations between delegations authorized by the Department of Defense and the

²¹ [www. Worldlibrary.com](http://www.Worldlibrary.com)

Ministry of National Defense respectively for the purpose of promoting common understandings regarding activities undertaken by their respective maritime and air forces when operating in accordance with international law, including the principles and regimes reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

Article II

The mechanisms for consultation shall be:

- 1. Annual meetings, normally scheduled for two to three days, and consisting of briefings and discussion on agenda items to be agreed upon by consensus between the Parties. Such agreement shall be communicated through defense attaché, defense ministry, or other diplomatic channels. Each Party shall host the meeting in alternating years. A delegation representing each Party shall be headed by an admiral or general officer, and comprised of military officers and civilian employees in the defense ministry, foreign ministry, and military headquarters, as well as professional officers engaged in activities at sea. Suggested agenda items regarding the activities at sea of the Parties' maritime and air forces may include, among other items, such measures to promote safe maritime practices and establish mutual trust as search and rescue, communications procedures when ships encounter each other, interpretation of the Rules of the Nautical Road and avoidance of accidents-at-sea.*
- 2. Working groups, consisting of subject matter experts, to study and discuss agenda items agreed by consensus between the delegations at the annual meetings. Agenda items to be studied and discussed shall be selected using the same criteria as agenda items for annual meetings. A report of their work shall be made at the annual meetings.*
- 3. Special meetings, as mutually agreed upon through defense attaché, defense ministry or other diplomatic channels, for the purpose of consulting on specific matters of concern relating to the activities at sea of their respective maritime and air forces.*

Perjanjian tersebut diatas masih diakui keberadaannya selama belum ada pernyataan resmi dari salah satu pihak untuk membatalkan. Kesepakatan lain dalam kerangka hubungan bilateral lainnya adalah "*The Consular Convention between the US and the PRC*" yang juga mengatur bahwa masing-masing pihak berjanji untuk memberikan

pertolongan apabila terjadi kecelakaan, dengan cara menyelamatkan penumpang dan kru pada pesawat sipil.²²

Sedikit mengingat lebih jauh pada sejarah hubungan kedua negara perlu ditekankan bahwa *Consular convention* 1980 merupakan tonggak pertama kerjasama diplomatik antara kedua negara, dalam konvensi ini juga dibahas tentang persamaan definisi pesawat seperti tertuang dalam pasal 1 huruf 11 yang berbunyi :

"Aircraft of the sending State" means any aircraft flying under the nationality and registration marks of the sending State, in accordance with the law of the sending State, excluding military aircraft;

Berdasarkan perjanjian tersebut maka segala hal berkenaan dengan aktivitas utusan negara pihak diwilayah negara lain dalam perjanjian merupakan urusan perwakilan diplomatik. Dengan kedua perangkat yang dimiliki oleh kedua negara dalam rangka membina hubungan bilateral, seharusnya kesalah pahaman antara dua negara bisa dihindari. Dalih bahwa kedua perangkat diatas ditujukan untuk pengaturan bagi pesawat maupun kapal sipil atau komersil bukan berarti meniadakan kemungkinan untuk dijadikan rujukan dalam memberikan analisa menyangkut pesawat maupun kapal militer, karena pada dasarnya ketika semua perjanjian ini hanya diterapkan terhadap pesawat maupun kapal sipil, keduanya juga mendukung prinsip umum hukum dan kebiasaan internasional yang seharusnya ditaati serta diterapkan pada semua negara tentang pemanduan atau bantuan terhadap korban kecelakaan laut maupun udara.

²² Ibid hal. 8 The US Spy Plane Incident – A Preliminary Examination of Key Legal Issues Prof. Randall Peerenboom University of California at Los Angeles School of Law April 25, 2001

Hubungan antara Amerika dan Cina juga bisa dirujuk pada kebijakan Amerika dalam *"The United States Security Strategy for The East Asia-Pacific Region 1998"* yang menegaskan keyakinan Amerika akan pengaruh Cina pada keamanan dan stabilitas di Asia-Pasifik. Menindak lanjuti kebijakan tersebut pemerintahan Clinton melakukan pembicaraan dengan presiden Jiang seputar masalah strategi yang diterapkan Amerika dalam keterlibatannya dalam hubungannya dengan Cina.

Antara kedua negara memiliki persamaan kepentingan bagi terjaganya stabilitas global dan regional untuk membantu kelangsungan perkembangan ekonomi Asia. Kerjasama tersebut juga menyangkut masalah pertahanan dan strategi militer yang dikembangkan, lewat *"white paper 1998"* dimana Cina secara terbuka memberitahukan kebijakan pertahanan negaranya yang disambut baik oleh pihak Amerika.

Melalui dokumen tersebut diketengahkan pandangan pemerintah Cina terhadap isu-isu internasional dan regional yang didalamnya menyangkut pemahaman mengenai kepentingan masing-masing terhadap keamanan wilayahnya.

Pembahasan masalah keamanan dimaksudkan untuk memberikan gambaran jelas dalam rangka menghindari kesalah pahaman diantara keduanya, seperti diungkapkan oleh presiden Clinton

"dialogue and exchanges can reduces misperceptions between our two countries, increase our understanding of Chinese security concerns, and build confidence between our two defense establishments to avoid military accidents and miscalculations".

Kelanjutan kerjasama yang dilakukan oleh kedua belah pihak tersebut juga terwujud lewat "*the Military Maritime Consultation Agreement of January 1998*", yang bertujuan untuk meningkatkan pengertian dan kepercayaan bagi armada militer kedua negara apabila melakukan operasi berdekatan satu sama lain.

Usaha untuk melakukan kerjasama dibidang pertahanan tersebut juga diwujudkan dalam bentuk pertukaran ahli-ahli pertahanan dan militer serta melibatkan juga kalangan universitas. Fakta tersebut pada akhirnya juga harus diuji kembali pada tingkat penerapan "pengertian kedua negara" ketika terjadi kecelakaan yang menimpa pesawat dari kedua negara dan masalah negara kembali dipertaruhkan.

Pada konvensi lain yang juga membahas masalah kecelakaan pesawat dapat ditemukan pada pasal 18 tentang pengertian lintas dalam konvensi hukum laut 1982 menyebutkan tentang hak untuk berhenti bagi kapal di wilayah negara lain apabila mengalami kondisi terpaksa. Keadaan serupa juga digambarkan oleh rancangan peraturan komisi hukum internasional tentang pertanggungjawaban negara, menurut peraturan ini kesalahan yang dilakukan oleh pesawat Amerika yang melakukan pendaratan di wilayah Cina karena mengalami kondisi kritis dimana pilot merasa bahwa mendarat adalah satu-satunya upaya untuk menyelamatkan nyawa pilot serta awak pesawat, mempertimbangkan berbagai peraturan serta kasus serupa komisi hukum internasional mencapai kesimpulan melalui komentarnya pada pasal 32 :

*“ Bahwa badan negara dalam prakteknya dan mengacu pada praktek ini, jika badan negara mengambil tindakan yang mana hal tersebut tidak mengindahkan persetujuan untuk tidak menyeberang pada batas wilayah laut atau udara, serta batas daratan negara lain tanpa ijin terlebih dahulu, perbuatan tersebut nyata-nyata dilarang kecuali tindakan tersebut ditujukan atau dilakukan karena keadaan darurat.”*²³

Menerapkan beberapa kondisi tersebut diatas terhadap argumentasi yang diajukan Cina seputar penahanan serta penggeledahan pesawat milik Amerika, yang berisikan tentang pelanggaran pesawat Amerika terhadap yurisdiksi Cina dengan memasukinya tanpa ijin, sehingga melegalkan tindakan mereka terhadap pesawat beserta awaknya, bisa dikatakan dalih tersebut tidak bisa dibenarkan dari perspektif hukum internasional, karena bagaimanapun juga sebuah pesawat merupakan kedaulatan dari negara bendera dimana pesawat tersebut terdaftar.

Dari pengertian tersebut segala hal yang menyangkut pesawat berbendera negara beserta awaknya berada dibawah otoritas negara bendera. Sebenarnya suatu negara tidak dilarang mengambil tindakan terhadap pesawat asing yang memasuki wilayahnya, sebagai upaya mempertahankan diri terhadap tindakan yang dikategorikan sebagai tindakan bermusuhan. Hal tersebut jika pesawat negara pada posisi diketahui sebagai pesawat teroris dan juga diketahui membawa peledak penghancur massal seperti halnya yang terjadi terhadap Amerika.

Sementara pada kasus antara Amerika dan Cina, pesawat Amerika belum bisa dikatakan sebagai melakukan tindakan bermusuhan terhadap keamanan Cina meskipun kegiatan mata-mata lebih condong pada kegiatan

²³ Ibid hal. 6

yang merugikan bagi negara yang menjadi tujuan kegiatan tersebut. Pihak Cina juga mengetahui bahwa pesawat Amerika terbang di wilayah ZEE, yang untuk hal ini tidak dilarang, penerbangan tersebut secara jelas diketahui sebagai penerbangan mata-mata yang telah menjadi praktek umum negara-negara di dunia, jadi sama sekali tidak mungkin dikatakan terlibat dalam menyerang Cina apabila berpijak pada pengertian *hostile act*.

Klaim yang diberikan Cina untuk membenarkan tindakannya sebenarnya tidak sepenuhnya salah, karena pada aturan seperti telah disebutkan dimuka, bahwa pesawat militer juga bisa kehilangan hak-hak istimewanya tergantung dari kondisi yang meliputinya juga pada kebiasaan yang ditegaskan dalam konvensi dimana terhadap pesawat militer yang akan memasuki wilayah negara lain diperlukan ijin khusus. Dalam peristiwa yang melibatkan antara Amerika dan Cina ini Amerika pada satu sisi secara implisit mengakui bahwa pihaknya yang paling mungkin dipersalahkan, indikasi ini ditunjukkan dengan pernyataan penyesalan serta pemberian ganti rugi yang diberikan oleh Amerika. Dimana dalam kerangka hubungan internasional cara tersebut termasuk salah satu alternatif penyelesaian sengketa internasional. Kembali pada hilangnya hak-hak istimewa pada pesawat negara dalam kaitan dengan kesalahan yang dilakukan, tidak secara otomatis terjadi pada kru yang mengoperasikan pesawat tersebut. pada pasal 3 Konvensi Brussel tentang penyatuan beberapa aturan yang berhubungan dengan kekebalan utusan negara sebagai yurisdiksi terbatas untuk tindakan yang muncul karena kegiatan non-komersial oleh wakil atau

utusan militer dari negara bendera. Dalam *the Public Vessels act 1920*, menyebutkan tentang persetujuan bagi langkah yang diambil apabila terjadi kerugian yang disebabkan oleh kegiatan utusan negara maka hal tersebut bisa diajukan tuntutan pada pengadilan Amerika terhadap kerugian yang diderita.

3.3.1. Kekebalan Diplomatik dan Utusan Negara dalam Beberapa Konvensi Berbeda.

Pasal 31 *Vienna Convention on Diplomatic Relation 1961* merumuskan perwakilan atau agen diplomatik tidak bisa dikenakan penuntutan pidana dari negara penerima, kecuali pada kegiatan-kegiatan diluar tugasnya sebagai wakil diplomatik. Bilamana wakil diplomatik bersangkutan melakukan pelanggaran atau tindak pidana maka terhadapnya tidak dikenakan tuntutan tapi dilakukan deportasi atau pengusiran terhadapnya, dalam Konvensi ini Amerika dan Cina merupakan pihak-pihak yang turut menandatangani. Selanjutnya dalam ketentuan tertuang pada pasal 37 huruf c Konvensi tentang Petugas Konsuler, mewajibkan bagi negara penerima untuk segera melakukan pemberitahuan tanpa adanya penundaan kepada perwakilan diplomatik, dalam rangka terjadi keadaan darurat yang menimpa pesawat dari negara pengirim (wakil diplomatik) di wilayah negara penerima. Kedua konvensi tersebut diatas merupakan bagian dari sumber hukum internasional yang mengandung persetujuan umum serta didalamnya mengandung prinsip-prinsip fundamental yang mengatur

pelaksanaannya. Hubungan dengan perjanjian yang dibuat antara negara-negara pihak dalam konvensi dimana perjanjian tersebut mengatur hal yang sama seperti *the 1980 Consular Convention* antara Amerika dan Cina, adalah nilai-nilai dasar serta kaidah dalam konvensi harus menjadi standar bagi perjanjian yang dibuat. Dalam Consular Convention hal ini bisa disebutkan

3.4. Tindakan bermusuhan dalam Hague Aerial Warfare 1923

Hague Aerial Warfare adalah satu-satunya bentuk kesepakatan tingkat internasional yang membahas secara khusus tentang pesawat militer. Pada awalnya apa yang dimaksud dengan perang udara tidak pernah diatur dalam aturan hukum khusus secara resmi. Hal ini terjadi pada saat konferensi perdamaian pertama di Den Haag mengadopsi tiga konvensi dan tiga deklarasi, pertama mencegah peluncuran proyektil dan bahan peledak lewat balon atau oleh berbagai pengertian baru. Meskipun pada waktu itu larangan tersebut dirasakan membatasi dan diterima dengan diiringi keraguan dan hanya aturan sementara, hal itu masih bisa dimengerti sampai saat ini.

Evolusi pada perang udara dan tindakan bermusuhan secara tradisional memiliki beberapa karakter penting, diantaranya :

- pengetahuan yang relatif terhadap penerbangan
- tantangan perkembangan yang cepat teknologi penerbangan, yang sekarang disebut sebagai senjata generasi keempat
- kepentingan teknologi penerbangan dalam kamus perdagangan internasional sebagai teknologi dengan biaya tinggi.
- Dua tujuan alami dari pesawat, yang mana bisa digunakan untuk meraih keuntungan baik secara komersial maupun untuk kepentingan militer

Alasan tersebut yang mendasari bagi dikodifikasikannya, pengembangan dan penerimaan aturan hukum pada persoalan ini.²⁴ Kaitan antara hukum yang mengatur peperangan udara dengan peperangan dilaut maupun didarat. Bisa dikatakan bahwa hukum perang darat diterapkan pada perang di udara bila hal tersebut ditujukan untuk mendukung tindakan invasi yang dilakukan di darat, dan hukum perang dilaut diterapkan apabila angkatan udara berperang diatas laut dalam rangka dukungannya terhadap angkatan laut.

Dalam pengertiannya secara lebih khusus perang udara didefinisikan sebagai seperangkat tindakan menyerang maupun bertahan di wilayah udara yang dilakukan oleh angkatan udara dengan intensitas yang ditujukan untuk menekan musuh demi tujuan tercapainya superioritas atau kemenangan bersama. Pengaturan dalam konvensi ini mencakup penggunaan senjata-senjata yang mungkin digunakan dengan pembatasan dan kepentingan militer dibawah hukum humaniter, yang mana memberikan beberapa penekanan dalam pilihan arti perang udara dan menjamin penggunaan senjata tersebut benar-benar diperlukan.

Ruang lingkup Hague Aerial Warfare 1923 memang murni ditujukan pada keadaan perang dan pesawat militer merupakan obyek utamanya seperti ditunjukkan pada pasal 2 yang berbunyi :

The following shall be deemed to be public aircraft:

a. military aircraft

*b. non-military aircraft exclusively employed in the public service
all other aircraft shall be deemed to be private aircraft.*

²⁴ <http://www.google.com>, *The Law of Air Warfare* by Javier Guisandez Gomes

Pasal-pasal selanjutnya memberikan gambaran serta pembatasan pada pesawat sipil maupun pesawat publik yang digunakan bagi kepentingan selain militer misalnya untuk polisi maupun bea cukai.

Pada ketentuan umum yang dimulai dengan pasal 11 menegaskan tentang kebebasan terbang diluar wilayah negara manapun, pengakuan kebebasan ini sejalan dengan pengakuan kebebasan seperti yang tertera pada dua konvensi sebelumnya, yaitu Konvensi Hukum Laut dan Konvensi Chicago. Pada konvensi ini tindakan permusuhan atau disebut dengan istilah “ *hostile* ” diberikan batasan seperti tercantum dalam pasal 16 yang berbunyi :

“ No aircraft other than a belligerent military aircraft shall engage in hostilities in any form. The term “hostilities” includes the transmission during flight of military intelligence for the immediate use of a belligerent. No private aircraft, when outside the jurisdiction of its own country, shall be armed in time of war. ”

Tindakan mata-mata dipandang sebagai tindakan permusuhan apabila dilakukan dalam rangka kepentingan perang, pada pengertian ini tidak bisa dipersamakan dengan misi mata-mata oleh Amerika diperairan dekat wilayah ZEE Cina, karena tujuan berbeda serta penerbangan pada konvensi ini tidak diberikan batasan, hanya tersirat bahwa penerbangan mata-mata dilakukan pada kondisi perang.

Target-target serangan udara menurut konvensi ini adalah ditujukan pada obyek-obyek militer diluar segala hal yang masuk pada lingkup milik sipil, walaupun pada kenyataannya sejarah menunjukkan bahwa serangan

udara seringkali menimbulkan korban dikalangan sipil.²⁵ Target selanjutnya yang dilarang adalah melakukan penyerangan pada tempat yang bersifat menghancurkan seperti instalasi nuklir. Kategori lain yang masuk sebagai larangan adalah penyerangan pada benda maupun bangunan budaya yang dilindungi dan masuk dalam register *international cultural property* pada kondisi perang, tempat-tempat bersejarah harus mendapat jaminan perlindungan. Terhadap hal tersebut pemerintah setempat dimana simbol kebudayaan itu berada mengemban tanggung jawab utama untuk melindungi, sebagai contoh jika pangkalan militer berdekatan dengan komunitas sipil seperti terjadi pada kasus perang Vietnam maka serangan militer harus menggunakan senjata yang disebut dengan “smart weapon” dan tidak dianjurkan menggunakan senjata biasa.

Dari sekian penjelasan yang diperoleh dari konvensi *Hague aerial warfare* bisa disimpulkan bahwa aturan-aturan yang termuat didalamnya dikhususkan pada kondisi perang, hal tersebut bisa dilihat pada aturan-aturannya yang lebih banyak memberikan penekanan pada zona-zona terbang serta kesepakatan bagi identitas pesawat yang dipergunakan pada saat perang tengah berkecamuk. Memberikan pembatasan bagi bisa ditembaknya pesawat terhadap pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan, serta pemberian ganti rugi sekaligus pihak yang dibebani terhadap hal itu.

Tindakan mata-mata dalam konvensi ini juga dimaksudkan bagi kegiatan pada saat perang, yang tujuannya untuk keuntungan pihak lawan

²⁵ Ibid hal. 7

serta tindakan ini dilakukan dalam wilayah pihak lawan, rumusan *hostile act* pada konvensi ini lebih tegas perumusannya seperti tindakan penyerangan, mata-mata serta manuver pesawat militer pada saat perang terjadi.

Membahas insiden yang melibatkan pesawat Amerika dengan pesawat milik Cina dari sudut pandang konvensi ini sulit dilakukan meskipun sama dari sisi obyek yaitu pesawat militer, adapun pembedaan mendasar itu adalah kondisi yang menjadi wilayah kompetensi dari konvensi bersangkutan. Pada peristiwa tabrakan pesawat kondisi yang melingkupi dalam keadaan damai dan terhadap hal tersebut terdapat aturan-aturan tersendiri seperti diketengahkan diatas seperti Konvensi Chicago serta Konvensi Hukum Laut, juga beberapa kesepakatan yang terjadi antara kedua negara yang mendahului peristiwa tabrakan tersebut.

BAB IV

HUKUM INTERNASIONAL SEBAGAI INSTRUMEN

PENYELESAIAN KONFLIK ANTAR NEGARA

4.1. Landasan yuridis

Pasal 33 (1) Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa menyatakan bahwa :²⁶

Pihak-pihak yang tersangkut dalam suatu sengketa yang terus menerus yang mungkin membahayakan terpeliharanya perdamaian dan keamanan internasional, pertama-tama harus mencari penyelesaian melalui negosiasi, penyelidikan, dengan peraturan, konsiliasi, arbitrase, penyelesaian menurut hukum, melalui badan-badan atau perjanjian setempat, atau dengan cara damai lain yang dipilih sendiri.

Dari gambaran pasal tersebut diatas, diberikan alternatif penyelesaian bagi timbulnya sengketa internasional dan diupayakan pemilihan jalan damai sesuai dengan kepentingan masing-masing pihak. Seperti halnya konflik yang terjadi antara Amerika dengan Cina menyangkut masalah kedaulatan. Istilah kedaulatan negara atau lazim disebut sebagai yurisdiksi, dari latar belakang sejarah berasal dari bahasa Latin yang selanjutnya dikutip dalam bahasa Inggris, asal kata “*yurisdictio*” secara sederhana diartikan sebagai :

- Kepunyaan seperti yang dikatakan atau ditentukan oleh hukum
- Hak menurut hukum
- Kekuasaan menurut hukum
- Kewenangan

²⁶ Boer Mauna, op.cit

Secara sempit disimpulkan, kepunyaan seperti apa yang ditentukan atau ditetapkan oleh hukum, atau dalam pengertian yang lebih luas sebagai yurisdiksi berkaitan dengan masalah hukum, khususnya kekuasaan atau kewenangan yang dimiliki suatu badan peradilan atau badan negara lainnya berdasarkan hukum positif, di dalamnya melingkupi batas atau luasnya ruang lingkup kekuasaan atau kewenangan itu untuk membuat, melaksanakan serta menerapkan hukum yang berlaku maupun untuk memaksakan hukum tersebut kepada pihak yang tidak tunduk terhadapnya.

Dalam *Encyclopedia Americana , international edition vol.16* :

Jurisdiction in law, a term for power or authority, it is usually applied to courts and quacy judicial bodies, describing the scope of their rigt to act. As applied to a state or nation, the terms means the authority to declare and enforce the law.

Petikan ensiklopedi diatas menghubungkan yurisdiksi dengan negara sebagai suatu kewenangan dari suatu negara untuk menetapkan dan memaksakan hukum yang dibuat negara atau bangsa itu sendiri. Tingkatan Internasional yurisdikasi negara oleh beberapa ahli hukum atau sarjana, diantaranya, *Imre Anthony* dalam bukunya *the concept of state yurisdiction in international space law* dirumuskan sebagai berikut :

state jurisdiction in public international law means the right of state to regulate of affect by legtisletive , excecutive or judicial measure the right of persons, property, act or events with respect to matters not exclusively of domestic concern.

Kurang lebih artinya, yurisdiksi negara dalam hukum publik internasional berarti hak dari suatu negara untuk mengatur atau mempengaruhi dengan langkah-langkah maupun tindakan yang bersifat

legislatif, eksekutif atau yudikatif atas hak-hak individu, milik atau harta kekayaannya, perilaku-perilaku atau peristiwa yang tidak semata merupakan masalah dalam negeri. Sarjana lain dengan pendapat senada adalah *Csatafi F.A Mann* dalam buku *Studi in International Law* mendefinisikan :

When public international lawyers pose the problem of jurisdiction, they have in mind the state right under international law to regulate conduct in matters not exclusively of domestic concern.

Diartikan sebagai, apabila para ahli hukum internasional berhadapan dengan masalah yurisdiksi, dalam pikiran mereka terbayang atas hak suatu negara berdasarkan hukum internasional untuk mengatur perilaku yang berkenaan dengan masalah-masalah yang tidak secara eksklusif merupakan masalah dalam negeri.

Berdasar dari definisi para ahli hukum internasional, dikenal adanya yurisdiksi teritorial yang didefinisikan sebagai kewenangan mengatur dalam masalah atau hal-hal yang ada dalam wilayahnya. Dalam hal ini tidak semua yang ada dan terjadi dalam wilayah suatu negara menjadi atau berada dalam wewenangnya, ada beberapa hal yang dikecualikan terhadapnya diantaranya:

- Kepala negara asing
- Staf diplomatic dan staf konsuler negara asing
- Angkatan bersenjata negara asing dalam tugas kenegaraan
- Kepala dan staf lembaga internasional dalam tugas
- Gedung atau kantor perwakilan negara asing

- Gedung atau kantor perwakilan lembaga internasional
- Kapal atau pesawat (publik) negara asing yang sedang berada disuatu negara.

Terhadap ketujuh hal diatas hanya bisa dikenakan upaya hukum *persona non grata*.

Dalam lapangan hukum internasional terkait masalah yurisdiksi juga dikenal yurisdiksi negara yang melekat pada pesawat terbang, dimana salah satu tujuannya adalah sebagai upaya penanggulangan kejahatan-kejahatan yang sering terjadi dalam pesawat baik pesawat sipil maupun pesawat militer, kedaulatan dalam kerangka ini diberikan kepada negara bendera. Upaya pertama adalah dengan disepakatinya **Konvensi Tokyo** tanggal 14 September 1963, tentang *Pelanggaran-pelanggaran dan Tindakan-tindakan tertentu lainnya yang dilakukan pada pesawat terbang*.

Kapal terbang militer, duane atau kepolisian dibebaskan oleh konvensi ini. Terkait dengan alternatif penyelesaian yang ditawarkan oleh pasal 33 (1) piagam PBB tentang bagaimana konflik antar negara diselesaikan, sebelum masuk lebih jauh pada kerangka penyelesaian yang ditawarkan hukum internasional ada beberapa fakta dalam praktek negara pihak dalam sengketa yang terjadi.

Seperti halnya yang dianut Amerika terhadap kecelakaan pesawat militer negaranya, dianut prinsip bagi penyelidikannya yang dihubungkan dengan kekhususan pesawat militer maka yang berhak menyelidiki terhadap kecelakaan pesawat ini adalah petugas Amerika. Sementara terhadap

kerugian yang diakibatkan oleh pesawat militer dimungkinkan adanya penuntutan oleh masyarakat sipil terhadap kerugian yang diakibatkan.

Sedangkan terhadap kecerobohan yang diakibatkan oleh kesalahan pada taraf pembuat kebijakan yang dipengaruhi oleh pertimbangan social, ekonomi, atau pertimbangan politik pemerintah akan mendapat kekebalan menghadapi tuntutan untuk beberapa kecerobohan. Kebijakan Amerika terhadap kecelakaan pesawat militernya diluar negeri dilakukan dengan mekanisme yang diistilahkan dengan *Foreign Acts Exception*, dipersiapkan guna mencegah tak terlindunginya kepentingan Amerika oleh hukum positif di negara lain. Melalui mekanisme ini dimungkinkan untuk memilih upaya administrative dalam rangka ganti rugi dibawah wewenang *the Military Claim Act*.

4.1.2 Kesepakatan yang Dicapai Oleh Dua Pihak

Identifikasi masalah pada persoalan yang berkembang diantara dua pihak dalam sengketa adalah langkah awal penyelesaian yang perlu ditempuh serta dipelajari oleh para pihak. Demikian halnya terhadap kedua negara, Amerika dan Cina seputar masalah insiden pesawat mereka, yang menimbulkan polemik seputar “siapa melanggar siapa” hingga sampai pada meja perundingan, seperti diketahui suasana hangat diantara dua negara tersebut telah berkembang sejak lama sebagai akibat masalah antara Cina dan Taiwan, dengan terjadinya insiden pesawat tersebut dikhawatirkan hubungan keduanya semakin memburuk.

Beberapa upaya serta langkah yang ditempuh oleh pihak-pihak yang berkepentingan antara lain oleh negara-negara dikawasan Asia yang mendesak Cina untuk menyelesaikannya dimeja perundingan, dengan pertimbangan konflik yang berkepanjangan antara Cina dan Amerika akan berpengaruh terhadap kebijakan Amerika terhadap negara-negara dikawasan Asia yang masih khawatir akan ketergantungannya terhadap dukungan Amerika.²⁷ Pada tingkatan perundingan yang melibatkan duta besar Amerika Joseph Prueher serta asisten menteri luar negeri Cina Zhou Wenzhong dengan hasil pengembalian pesawat Amerika, dalam perundingan ini juga disepakati oleh kedua negara untuk melanjutkan hubungan diplomatic dan menyelesaikan masalah keduanya melalui saluran diplomatic.

Beberapa hal yang mendahului kesepakatan tersebut adalah permintaan maaf serta penyesalan dari pihak Amerika terhadap insiden yang terjadi serta penawaran ganti rugi sebesar 34, 000 dollar Amerika atas tuntutan Cina sebesar 1 juta dollar terhadap kerugian bagi Cina. Penyelesaian dalam bentuk seperti diatas dalam lapangan hukum internasional dikenal dengan istilah negosiasi, dimana penyelesaiannya melibatkan perwakilan diplomatic, bentuk perundingan seperti ini juga bisa melibatkan departemen yang berwenang masing-masing pihak.

Dalam hal terdapat masalah yang berulang atau memerlukan pengawasan terus menerus, negara-negara dapat memutuskan untuk mengadakan negosiasi dengan mengadakan komisi campuran atau

²⁷ As dan Cina akhiri pembicaraan soal insiden pesawat, loc.cit.

gabungan, komisi ini memiliki fungsi memberikan putusan atas sengketa-sengketa kecil serta mengadakan penyelidikan lain sebelum menyerahkan sengketa pada tingkatan diplomatik. Pada tahap negosiasi tidak menutup kemungkinan mekanisme yang digunakan menemui jalan buntu, menghadapi situasi demikian dapat dipakai "*summit discussions*" atau pertemuan puncak antar kepala negara atau menteri luar negeri untuk memecahkan kebuntuan.²⁸

4.2 Alternatif penyelesaian sengketa internasional

Setelah diketengahkan sekilas tentang tahapan yang telah dicapai oleh kedua negara dalam upayanya mencapai penyelesaian, sebagai rujukan, bisa dikaji dari fakta yang berkembang dikancah hukum internasional tentang alternatif penyelesaian sengketa secara damai. Keharusan penyelesaian sengketa secara damai ini, pada mulanya tertera pada pasal 1 konvensi mengenai penyelesaian sengketa-sengketa secara damai yang ditandatangani di Den Haag pada tanggal 18 Oktober 1907 dan selanjutnya dikukuhkan pasal 2 ayat 3 Piagam PBB yang pada perkembangan selanjutnya dimasukkan dalam deklarasi prinsip-prinsip hukum internasional mengenai hubungan bersahabat dan kerjasama antar negara yang diterima oleh majelis umum PBB.

²⁸ Op.Cit. Boer Mauna

Pasal 2 ayat 4 merupakan norma-norma imperatif terhadap kewajiban penyelesaian secara damai dalam pergaulan internasional, didalamnya terkandung prinsip-prinsip umum, diantaranya :²⁹

1. Prinsip-prinsip hukum internasional yang berlaku.

Diartikan sebagai, penyelesaian sengketa secara damai didasarkan pada prinsip-prinsip hukum internasional yang berlaku secara universal, dan dimuat dalam *deklarasi mengenai hubungan bersahabat dan kerjasama antar negara tanggal 24 Oktober 1970 (A/RES/2625/XXV)* serta *deklarasi Manila tanggal 15 Nopember 1982 (A/RES/37/10)* mengenai penyelesaian sengketa internasional secara damai, yang memuat ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- Prinsip bahwa negara tidak akan menggunakan kekerasan yang bersifat mengancam integritas territorial atau kebebasan politik suatu negara, atau menggunakan cara-cara lainnya yang tidak sesuai dengan tujuan-tujuan PBB.
- Prinsip non-intervensi dalam urusan dalam negeri dan luar negeri suatu negara.
- Prinsip persamaan hak dan menentukan nasib sendiri bagi setiap negara.
- Prinsip persamaan kedaulatan
- Prinsip hukum internasional mengenai kemerdekaan, kedaulatan dan integritas territorial suatu negara.
- Prinsip itikad baik dalam hubungan internasional.
- Prinsip keadilan dan hukum internasional.

Dalam kehidupan internasional yang didalamnya negara adalah subyek hukum disamping subyek-subyek hukum lainnya, seringkali timbul persoalan menyangkut integritas suatu negara baik integritas politik maupun wilayah. Terhadap sengketa yang mungkin timbul tersebut selain diberikan

²⁹ Op.Cit. boer mauna

batasan dalam tata cara penyelesaian juga diberikan kebebasan dalam memilih penyelesaian terbaik bagi negara yang bersengketa, seperti telah disinggung diatas dimana pasal 33 piagam PBB memberikan kebebasan dalam memilih cara penyelesaian.

Pada prinsipnya terdapat dua jenis sengketa, sengketa bersifat politik dan sengketa bersifat hukum, dengan batasan yang didefinisikan sebagai berikut :³⁰

- Sengketa politik ialah sengketa dimana suatu negara mendasarkan tuntutan atas pertimbangan non-yuridik
- Sengketa hukum ialah sengketa dimana suatu negara mendasarkan tuntutannya atas ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam suatu perjanjian atau yang telah diakui oleh hukum internasional.

Pada suatu kondisi tertentu seringkali terjadi kesulitan dalam membedakan sifat suatu sengketa, karena dalam sengketa internasional terkandung sekaligus unsur politik dan hukum, menghadapi kondisi demikian perlu diketahui mana yang paling menonjol diantara keduanya sampai diketahui jalan penyelesaian yang paling sesuai.

Perbedaan penyelesaian antara menggunakan jalur politik dengan jalur hukum, dari sisi keputusan yang dihasilkan bisa disimpulkan, dalam keputusan sengketa melalui jalur politik berupa usul-usul yang tidak mengikat negara dalam sengketa, dengan tidak mengabaikan kedaulatan negara-negara bersangkutan tanpa harus didasarkan atas ketentuan hukum.

Konsiderasi-konsiderasi politik dan kepentingan lainnya dapat dijadikan dasar pertimbangan pembuatan keputusan. Penyelesaian sengketa

³⁰ Op.Cit, Boer Mauna

secara hukum akan berupa keputusan dengan sifat mengikat dan membatasi kedaulatan negara-negara bersengketa, hal ini terjadi karena keputusan yang diambil hanya didasarkan atas prinsip-prinsip hukum internasional.

Secara garis besar penyelesaian melalui jalur politik maupun hukum bisa digambarkan sebagai berikut :

A. Penyelesaian secara politik

terdapat tiga jenis penyelesaian secara politik :

- penyelesaian dalam kerangka antar negara
- penyelesaian dalam kerangka organisasi PBB
- penyelesaian dalam kerangka organisasi regional

Bentuk pertama, penyelesaian dalam kerangka antar negara pada bentuk yang paling sederhana adalah negosiasi atau perundingan secara langsung, dimana didalamnya dimuat usul-usul dari negara yang berkepentingan. Bentuk ini selanjutnya berkembang menjadi perundingan diplomatik, dimana pelaku perundingan adalah wakil dari negara dalam sengketa meskipun pada kenyataannya sering terjadi wakil dari negara yang bersengketa sulit untuk bertemu dan menyelesaikan masalahnya, hingga harus melibatkan negara ketiga sebagai perantara. Dalam hal ini perundingan-perundingan berlangsung dalam kerangka lebih luas, baik dalam bentuk kongres atau konferensi atas prakarsa suatu negara ketiga atau suatu kelompok negara yang menawarkan jasa-jasa baik atau mediasi.

Jasa baik dan mediasi berasal dari kebiasaan yang kemudian dikodifikasikan oleh Konvensi Den Haag 29 Juli 1899 selanjutnya diganti oleh konvensi Den Haag 18 Oktober 1907, diantara keduanya terdapat

perbedaan dalam beberapa hal. Jasa-jasa baik ini merupakan suatu bentuk intervensi negara ketiga yang ditujukan untuk membantu negara dalam sengketa dalam menemukan jalan keluar.

Secara prinsip, negara yang menawarkan jasa baik tidak terlibat langsung dalam perundingan tapi hanya menyiapkan dan mengambil langkah penting dalam mempertemukan negara yang bersengketa dalam meja perundingan.

Selain bentuk yang dibahas sekilas diatas sebenarnya masih ada bentuk lain dari perundingan antar negara diantaranya angket dan konsiliasi internasional.

Bentuk kedua, penyelesaian dalam kerangka organisasi PBB, seperti diketahui organisasi internasional ini memiliki kewenangan dalam menyelesaikan sengketa negara anggotanya, sesuai dengan tujuannya untuk menjaga keamanan dan perdamaian dunia. Kebijakan PBB dalam menghadapi sengketa yang terjadi diantara negara anggota PBB pada khususnya dan negara di belahan dunia pada umumnya tercermin dalam pasal 2 ayat 3 piagam PBB, bila diperhatikan kewajiban yang terkandung dalam pasal tersebut hanya bertalian dengan sengketa internasional, hal demikian mengisyaratkan bahwa PBB menghormati prinsip non-intervensi terhadap urusan dalam negeri negara anggotanya. Pasal 2 ayat 3 memberikan penjelasan yang dilandasi pertimbangan terjaganya keadilan, mengenai mekanismenya dilakukan melalui organ-organ PBB, seperti melalui Dewan Keamanan seperti dirumuskan dalam pasal 24 ayat 1 piagam :

agar PBB dapat mengambil tindakan segera dan efektif, negara-negara anggota memberikan tanggung jawab utama kepada Dewan Keamanan untuk pemeliharaan perdamaian dan keamanan internasional dan setuju bahwa Dewan Keamanan internasional dan setuju bahwa Dewan Keamanan dalam melaksanakan tugasnya bertindak atas nama negara-negara anggota.

Pada prakteknya seringkali pengaduan atas suatu sengketa dilakukan oleh pihak ketiga, meskipun terhadap hal ini diberikan kebebasan untuk melakukan pengaduan secara individu oleh negara-negara yang bersengketa. Menghadapi persoalan yang diajukan oleh negara anggota, Dewan Keamanan dapat merujuk pada keseluruhan prosedur penyelesaian non-yurisdiksional dalam kerangka hukum internasional. Dewan juga mempunyai hak membuka suatu angket dalam membahas suatu sengketa, sedangkan dalam hal sengketa yang diajukan ke Dewan didasarkan pada pasal 37 dan 38 piagam, Dewan dapat merekomendasikan syarat-syarat penyelesaian dan dalam hal ini Dewan bertindak sebagai mediator.

Mekanisme selanjutnya melalui intervensi Majelis Umum, jalan ini ditempuh apabila terjadi kemacetan pada proses penyelesaian yang dilakukan melalui Dewan Keamanan. Landasan yang mendasari kewenangan Majelis Umum dalam menyelesaikan sengketa tertera pada pasal 10 piagam yang berbunyi :

Majelis Umum dapat membahas semua persoalan atau hal-hal yang termasuk dalam kerangka piagam atau yang berhubungan dengan kekuasaan dan fungsi salah satu organ yang tercantum dalam piagam... dan membuat rekomendasi kepada anggota-anggota PBB atau ke Dewan Keamanan.

Dengan adanya rekomendasi menandakan bahwa tidak ada hirarki yang menyatakan bahwa Majelis Umum lebih tinggi kedudukannya dari

negar maupun Dewan Keamanan, karena rekomendasi tidak bersifat mengikat melainkan hanya merupakan usul-usul tanpa kekuatan mengikat seperti keputusan.

Bentuk ketiga penyelesaian secara non-yurisdiksional adalah melalui organisasi-organisasi dan badan-badan regional. Didasarkan atas pasal 33 piagam PBB yang menyatakan penyelesaian sengketa internasional secara damai bisa melalui pengaturan regional berdasarkan pilihan para pihak dalam sengketa, dalam istilah *regional arrangements* atau diartikan sebagai pengaturan regional terkandung pengertian perjanjian bilateral atau multilateral yang dibuat oleh negara-negara yang berada pada satu kawasan. Perjanjian dimaksud bertalian dengan cara menyelesaikan masalah yang mungkin timbul dikemudian hari, akan diselesaikan tanpa melibatkan institusi lain. Pada pengertian lebih luas pengaturan regional memberikan pengertian perjanjian internasional mengenai masalah tertentu yang dibuat negara-negara regional dengan tujuan menciptakan norma-norma hukum internasional dibidang tertentu di suatu kawasan sebagai contoh: *China, U.S. Military Cooperation Agreement* yang meliputi pengaturan dibidang kecelakaan di laut serta jalur penerbangan. Pada umumnya dalam perjanjian seperti dijelaskan diatas memuat ketentuan serta prosedur penyelesaian sengketa yang timbul dari perbedaan interpretasi atau hal-hal yang berkaitan dengan pelaksanaan perjanjian dimaksud.

B. Penyelesaian secara hukum

Penyelesaian sengketa melalui aturan-aturan hukum internasional akan menghasilkan keputusan dengan sifat mengikat terhadap negara-negara yang bersengketa, sifat mengikat ini sebagai konsekuensi diterapkannya ketentuan-ketentuan hukum dalam menyelesaikan masalah. Bentuk konkrit dari penyelesaian secara hukum ini dari segi lembaga yang melaksanakan proses penyelesaian, dikenal dua lembaga yaitu lembaga arbitrase internasional dan mahkamah internasional.

Arbitrase internasional perkembangan pentingnya ditandai oleh konferensi Den Haag 1899 yang menghasilkan Konvensi Universal pertama mengenai penyelesaian sengketa internasional secara damai.

Arbitrase internasional, didefinisikan sebagai suatu cara penyelesaian konflik internasional melalui jalan damai yang dirumuskan melalui arbitrator hasil pemilihan pihak-pihak dalam sengketa, sebelumnya para pihak tersebut menerima sifat mengikat keputusan yang akan diambil.

Melalui kompromi negara-negara dalam sengketa memutuskan atas persetujuan bersama pembentukan organ arbitrase, beberapa pengaturan yang melandasi bagi dibentuknya organ arbitrase, misalnya pasal 55 Konvensi Den Haag 1907, pasal 21 Ketentuan Umum dan pasal 20 Konvensi Eropa 1957, menegaskan keharusan adanya sebuah persetujuan yang mendahului.

Alternatif penyelesaian dalam kerangka hukum setelah arbitrase adalah melalui Mahkamah Internasional. Yurisdiksi internasional tetap ini juga

merupakan suatu cara penyelesaian sengketa antar negara yang didasarkan atas ketentuan-ketentuan hukum, dengan demikian hasil dari prosedur tersebut berupa keputusan-keputusan hukum yang bersifat mengikat pihak-pihak yang bersengketa.

Perbedaan antara arbitrase dengan Mahkamah Internasional terletak pada institusinya, pada lembaga arbitrase keberadaannya timbul setelah terjadi sengketa sehingga lembaga ini diistilahkan sebagai non-institusional dan atau tidak tetap, sementara Mahkamah Internasional keberadaannya telah permanen sebelum adanya suatu sengketa, hal ini ditunjukkan lewat komposisi, organisasi, wewenang, dan tata kerjanya sudah ada sebelumnya serta bebas dari kemauan negara-negara yang bersengketa.

Terdapat dua landasan yuridis Mahkamah Internasional yaitu, piagam PBB dan statuta Mahkamah Internasional dirumuskan di San Francisco serta pasal 92 piagam PBB yang memberikan rumusan Mahkamah Internasional sebagai organ hukum utama Perserikatan Bangsa-Bangsa. Mahkamah Internasional memiliki wewenang yang diatur melalui bab II statuta meliputi masalah sengketa yang dibedakan lagi menjadi dua wewenang wewenang *ratione personae* yaitu siapa-siapa saja yang dapat mengajukan perkara ke mahkamah, serta wewenang *ratione materiae* yaitu mengenai sengketa-sengketa apa saja yang bisa diajukan ke Mahkamah. Penjelasan dari kedua wewenang di bahas dalam pasal-pasal Statuta, terhadap wewenang pertama pasal 34 ayat 1 secara terbatas mengatakan bahwa hanya negara-negara yang

boleh menjadi pihak dalam sengketa dimuka Mahkamah, dan hal ini juga dibatasi pada negara-negara anggota.³¹

Penolakan akses terhadap individu dalam penyelesaian sengketa di muka Mahkamah Internasional tidak secara otomatis bahwa sengketa tersebut tidak akan pernah menyangkut individu, hal demikian terjelaskan melalui mekanisme perlindungan diplomatic dibidang pertanggung jawaban internasional, dimana negara mengambil alih dan memperjuangkan kepentingan warga negaranya di depan Mahkamah Internasional.

Demikian halnya dengan organisasi internasional yang tidak memiliki akses langsung melakukan pengajuan penyelesaian sengketa dimuka Mahkamah, memiliki atau masih dimungkinkan melakukan kerjasama dengan lembaga tersebut yang diatur dengan pasal 34 ayat 2 dan 3 Statuta. Wewenang kedua atau wewenang *ratione materiae* oleh Mahkamah Internasional pada prinsipnya bersifat fakultatif, dalam arti apabila terjadi sengketa intervensi Mahkamah baru dilaksanakan bila terdapat kesepakatan diantara negara yang bersengketa untuk membawa masalah tersebut kepada Mahkamah. Pembatasan-pembatasan lebih jelas mengenai kompetensi absolut dari Mahkamah dijabarkan dengan jelas melalui pasal 36 ayat 1 Statuta yang berbunyi:

wewenang Mahkamah meliputi semua perkara yang diajukan pihak-pihak bersengketa kepadanya dan semua hal, terutama yang terdapat dalam piagam PBB atau dalam perjanjian serta konvensi-konvensi yang berlaku.

³¹ Boer Mauna, Op Cit. Hal. 249

Meskipun pasal ini tidak membedakan antara sengketa politik dengan sengketa hukum, dalam prakteknya Mahkamah selalu menolak memeriksa perkara-perkara selain hukum.

Terdapat banyak wewenang Mahkamah dalam hubungannya dengan penyelesaian sengketa internasional diantaranya wewenang wajib yang masih dibagi menjadi dua yaitu wewenang wajib berdasarkan ketentuan konvensional dan klausula opsional. Pada tataran praktek kehidupan internasional penyelesaian melalui lembaga ini tidak begitu banyak digunakan, dan menjadi keprihatinan tersendiri bagi PBB, dalam perkembangannya masalah yang sering diajukan seputar masalah menyangkut interpretasi piagam atau anggaran dasar organisasi internasional lainnya.

4.2.2. Muatan konflik antara Amerika dan Cina serta Penyelesaian Menurut Kerangka Hukum Perjanjian Internasional

Pergaulan internasional yang berjalan pada kerangka hubungan internasional dan diatur serta dibatasi oleh hukum internasional tidak terlepas dari kemungkinan terjadinya benturan kepentingan atau seringkali dikatakan konflik internasional, sejalan dengan semangat yang melandasi terjadinya hubungan antar negara yaitu kepentingan yang bermuatan sosial, ekonomi, politik serta keamanan tiap perkara yang timbul daripadanya seringkali mengandung dua macam konflik yaitu kepentingan politik dan kepentingan hukum. Demikian juga yang terjadi antara Amerika dengan Cina terkait masalah yang terjadi antara kedua negara, apabila ditinjau pada

pokok persoalan diantara keduanya. Ketegangan terjadi ketika masalah Taiwan muncul kepermukaan sebagai masalah intern negara Cina menarik perhatian Amerika dalam penyaluran senjata kenegara tersebut.

Keberadaan Amerika dibelakang konflik yang melanda kedua negara semakin memperuncing ketegangan, seperti diketahui sebagai negara adidaya Amerika merasa memiliki kepentingan yang demikian luas dan hal ini ditunjukkan dengan praktek mata-mata serta penerbangan pesawat militer dikawasan Asia-Pasifik. Kesibukan jalur terbang dikawasan Asia-Pasifik memaksa kedua negara untuk mengadakan perjanjian kerjasama dalam rangka menghindari dan atau menanggulangi insiden yang mungkin terjadi dikemudian hari. Perjanjian yang termuat dalam *China, U.S. military cooperation agreement* ditandatangani pada 19 Januari 1998 yang melibatkan menteri pertahanan Amerika William Cohen dengan menteri pertahanan Cina Chi Haotian, melauai perjanjian ini kedua negara sepakat untuk bekerjasama mengenai pengaturan jalur-jalur pelayaran dan penerbangan bagi militer kedua negara.

Pada perjanjian tersebut juga dibahas mengenai kesepakatan bagi larangan menjual senjata oleh negara Cina kepada Iran, hal ini dilakukan dengan alasan perang yang melanda Iran terkait masalah Kuwait akan membahayakan bagi kelangsungan pasokan minyak kenegara-negara diluar kawasan Timur Tengah.³² Melihat kenyataan yang ada diantara keduanya, tidak selayaknya terjadi kebuntuan dalam rangka mencari solusi terkait

³² www.CNN.com , *The U.S.-China summit 1997*

insiden pesawat militer mereka, tapi seperti sering terjadi bahwa masalah yang menyangkut integritas suatu negara akan sulit diselesaikan menurut teori-teori yang ada, hal ini terjadi karena hubungan internasional yang terjadi diantara negara-negara selalu bermuatan kepentingan.

Perjanjian antara Amerika dan Cina dibidang militer tersebut dilatar belakangi oleh peristiwa yang sama, dimana didahului oleh terjadinya insiden yang menimpa pesawat pengangkut Amerika U.S Kitty Hawk yang ditembak jatuh oleh kapal selam Cina di perairan internasional pada tahun 1996, peristiwa tersebut terjadi disaat angkatan laut Cina secara tidak sengaja bertemu dengan dua pesawat pengangkut Amerika di dekat perairan Taiwan.³³ Selain persetujuan diatas terdapat perjanjian lain yang menandai hubungan baik antara kedua negara, perjanjian tersebut diistilahkan dengan *the 1980 Consular Convention between US and the PRC*, dalam perjanjian ini juga diatur masalah penyelamatan terhadap penumpang maupun awak pesawat sipil, beberapa fakta yang dikemukakan menunjukkan sejauh mana tingkat kebutuhan dua negara menjalin kerjasama satu sama lain sekaligus menunjukkan arti penting masing-masing negara di mata internasional.

Pernyataan yang mendasarkan permasalahan insiden pesawat di wilayah udara internasional dengan menyandarkan pada perjanjian yang pernah ada diantara dua negara yang bertikai, sempat dilontarkan oleh Zhu Bangzao seorang Juru Bicara Kementrian Luar Negeri dengan

³³ ibid

menyatakan tindakan Amerika telah melanggar kesepakatan yang berisikan segala tindakan untuk menghindari resiko dalam aksi militer.

Berpijak pada kesepakatan yang ada, kedua pihak menyetujui apabila pesawat udara tengah melakukan penerbangan bertemu satu sama lain di wilayah udara internasional, kedua pihak harus menghormati hukum internasional yang berlaku serta berpedoman pada keselamatan penerbangan. Secara keseluruhan, penyelesaian melalui perjanjian bilateral yang pernah disepakati telah memberikan pengaturan yang cukup lengkap, seperti bisa disimak melalui pasal 38 *the Consular Convention* yang memberikan batasan-batasan bagi penyelidikan terkait masalah insiden pesawat. Dalam perjanjian yang sama juga mengatur mengenai proses penahanan dan atau tindakan lain yang mungkin dikenakan kepada pihak-pihak terkait insiden pesawat, kesemua aturan yang termuat pada perjanjian tersebut dibuat dengan mendasarkan pada prinsip-prinsip yang dianut hukum internasional, dalam hal ini prinsip-prinsip termuat dalam *the Vienna Convention on Consular Relations*.

Mengacu pada beberapa fakta yang ada, bisa diambil kesimpulan bahwa jalur-jalur diplomatic adalah jalan penyelesaian sengketa kedua negara, hal demikian kiranya lebih efektif karena telah didahului oleh terjadinya kesepakatan dan atau perjanjian bilateral, serta mengingat pertikaian antara kedua negara lebih condong pada pertikaian politik dalam hubungannya dengan masalah Taiwan. Dikatakan lebih efektif didasarkan pada keadaan umumnya, bahwa pertikaian yang berlandaskan politik, akan

selalu menyangkut integritas suatu negara yang dijadikan ukuran bagi masing-masing pihak. Apabila hal tersebut dijadikan dasar berpijak dalam penyelesaian masalah, sikap saling menyalahkan akan mewarnai setiap upaya perdamaian. Fakta yang bisa diambil terhadap konflik antara Amerika dan Cina adalah tidak dilaksanakannya kesepakatan-kesepakatan dalam persetujuan antara kedua belah pihak. Keadaan demikian dalam kaitannya dengan perjanjian internasional bisa menjadi penyebab bagi berakhirnya suatu perjanjian. Mochtar Kusumaatmadja menyatakan bahwa secara umum suatu perjanjian bisa punah atau berakhir karena sebab-sebab seperti :³⁴

1. karena telah tercapainya tujuan daripada perjanjian itu
2. karena habis tenggang waktunya
3. karena punahnya salah satu pihak peserta perjanjian atau punahnya obyek perjanjian
4. karena adanya persetujuan dari peserta-peserta untuk mengakhiri perjanjian itu
5. karena diadakannya perjanjian antara para peserta kemudian yang meniadakan perjanjian terdahulu
6. karena dipenuhinya syarat-syarat tentang pengakhiran perjanjian sesuai dengan ketentuan-ketentuan perjanjian itu sendiri
7. diakhirinya perjanjian secara sepihak oleh salah satu peserta dan diterimanya pengakhiran itu oleh pihak lain.

Dalam perjanjian internasional selain asas *pacta sun servanda* dikenal pula asas *rebus sic stantibus* atau asas berubahnya keadaan secara mendasar dalam arti keadaan ketika perjanjian dibuat, menurut asas ini perjanjian bisa berakhir apabila terjadi perubahan keadaan. Dalam perspektif hukum internasional asas ini dianggap luas penerapannya serta sulit untuk

³⁴ Syahmin AK, *hukum perjanjian internasional menurut konvensi wina 1969*, cv armico Bandung 1985

dilaksanakan, dalam pemahaman ahli hukum internasional seringkali berbeda mengenai asas ini, Starke memberikan batasan asas ini sebagai :³⁵

1. *perubahan pada kenyataan semula hanya mengakhiri perjanjian jika para pihak sepakat tentang kondisi yang berubah tersebut dan mempertimbangkan kelanjutan adanya kenyataan itu sebagai faktor yang menentukan dan menyebabkan mereka melakukan kewajiban dalam perjanjian*
2. *perubahan fundamental pada kenyataan-kenyataan semula mengakhiri berlakunya perjanjian itu. Ini adalah test yang abstrak dan obyektif dan dapat menimbulkan kontroversial kapan suatu perubahan fundamental akan tidak hanya dapat ditentukan oleh pengadilan atau badan lain yang tidak berpihak.*
3. *jika perjanjian itu dilaksanakan setelah terjadinya suatu perubahan dalam kenyataan semula ketika perjanjian itu diadakan. Maka hal itu sangat merugikan pihak lainnya sehingga pihak itu berhak mengakhiri perjanjian. Pandangan ini paling sering digunakan oleh negara-negara untuk mengakhiri perjanjian dengan kewajiban-kewajiban yang berat.*

Mochtar Kusumaatmadja memberikan pendapatnya tentang asas ini dengan menyandarkannya pada penerapan asas tersebut dalam peradilan yang menganut sistem tidak memaksa. Dalam penerapannya akan sangat membahayakan (tidak ada penjelasan), perubahan keadaan pada asas tersebut tidak terdapat pada waktu perjanjian dibentuk atau tidak terpikirkan oleh para pihak dalam perjanjian: Berkembangnya pendapat yang beragam tentang asas perubahan keadaan tersebut menimbulkan respon oleh ILC yang selanjutnya memberikan syarat-syarat bagi diterapkannya asas tersebut, sebagai berikut :³⁶

Perubahan suatu keadaan tidak terdapat pada waktu pembentukan terjadi

1. *perubahan tersebut adalah perihal suatu keadaan yang fundamental bagi perjanjian tersebut*

³⁵ Ibid hal. 56

³⁶ Ibid hal. 65

2. tidak dapat dsiramalkan sebelumnya akan terjadi
3. keadaan tersebut merupakan suatu dasar penting atas mana diberikan persetujuan terikatnya negara peserta
4. akibat dari perjanjian tersebut adalah demikian radikalnya sehingga mempengaruhi luas lingkup penerapan dari kewajiban-kewajiban yang ditimbulkan perjanjian tersebut.

Terhadap ketentuan-ketentuan diatas konvensi memberikan pengecualian :

1. bahwa asas ini tidak bisa digunakan bagi suatu tuntutan pengunduran diri atau pembatalan perjanjian bila perjanjiannya terkait dengan masalah penetapan perbatasan wilayah.
2. jika perubahan keadaan tersebut diakibatkan karena suatu pelanggaran terhadap perjanjian itu oleh negara yang menuntut batalnya perjanjian tersebut.

Dari sekian definisi yang diketengahkan diatas faktor keadaan yang berubah dipersyaratkan dengan sangat ketat, serta sulit untuk diberikan pengartian lebih luas. Konvensi Wina sendiri memberikan banyak alasan untuk pengunduran diri negara dari perjanjian, pembatalan, serta penangguhan pelaksanaan perjanjian, tapi tidak mewajibkan penyelesaian sengketa dengan menggunakan pihak ketiga. Terhadap kondisi yang dihadapi oleh negara-negara dalam sengketa dalam kaitannya dengan Amerika dan Cina, faktor keadaan yang berubah tidak bisa dijadikan rujukan untuk mengkaji persoalan seputar pelanggaran kesepakatan.

Kondisi tersebut terjadi karena sejak awal, yang menjadi landasan dibentuknya perjanjian adalah insiden yang hampir serupa dengan insiden kedua (tabrakan pesawat pengintai dan pesawat tempur). Bisa dikatakan persoalan yang timbul antara kedua negara sebenarnya sudah diatur sejak jauh-jauh hari, jika pada tahap praktis ternyata perjanjian tersebut tidak mampu berlaku secara efektif maka tujuan dari dibentuknya perjanjian tidak tercapai. Konsekuensi dari tidak efektifnya perjanjian tersebut bisa berbentuk hapusnya perjanjian, hal ini merupakan kemungkinan yang paling besar karena seperti disinggung diawal penulisan ini bahwa Konvensi Wina tidak pernah mewajibkan penggunaan lembaga Mahkamah Internasional sebagai lembaga penyelesaian permasalahan antar negara. Pertimbangan lain adalah masalah kepentingan dari negara-negara yang bersengketa, karena keputusan yang dikeluarkan oleh Mahkamah Internasional bersifat tetap serta memiliki kekuatan hukum. Menanggapi persoalan ini negara yang merasa tidak memiliki argumentasi atau dasar-dasar hukum kuat akan cenderung menghindarkan diri dari mekanisme penyelesaian melalui Mahkamah Internasional. lebih lanjut, dengan batasan yang luas tentang bagaimana seharusnya menghadapi kebuntuan tentang lembaga penyelesaian atau dengan mekanisme yang bagaimana seharusnya suatu sengketa diselesaikan mengingat keputusan untuk melakukan pilihan harus disertai dengan kesepakatan pihak-pihak yang bersengketa.

Dalam latar belakang sejarah pembentukan konvensi dijelaskan bahwa melalui usulan dari beberapa negara Asia-Afrika (Nigeria cs) yang berisi

“Procedures for Judicial Settlement, artitration and conciliation” untuk menghadapi deadlock. Dirumuskan bahwa apabila setelah pelaksanaan butir tiga dari pasal 65 (yakni cara penyelesaian menurut pasal 33 piagam PBB) tidak menghasilkan suatu penyelesaian, maka dalam jangka waktu 12 bulan dihitung dari tanggal keberatan negara peserta itu dinyatakan, maka setiap pihak yang terlibat dalam persengketaan mengenai *jus cogens* atau pembentukan *jus cogens* yang baru maka para pihak dapat menyerahkan pada Mahkamah Internasional.³⁷

Pada pembentukan perjanjian antara Amerika dan Cina memiliki tujuan sejalan dengan prinsip dasar hukum internasional, hal ini bisa disimak dari pernyataan yang menjadi dasar pertimbangan kedua negara mengadakan kerjasama. Seperti diungkapkan oleh William Cohen menteri pertahanan Amerika yang menyatakan

as our naval and air forces have more contact, this agreement will increase understanding and reduce miscalculation. Its demonstrates a maturing relationship.

sementara tanggapan serupa juga dinyatakan oleh Chi Haotian yang menyatakan :

*the agreement serves the fundamental interest of our two peoples and also contributes to peace and stability in the Asia-Pacific region and the world at large.*³⁸

Berpijak dari gambaran tersebut pada prinsipnya perjanjian mereka tidak bertentangan dengan norma-norma dasar hukum internasional, pekerjaan rumah bagi kedua negara justru ada pada keberadaan perjanjian

³⁷ Ibid

³⁸ Loc.cit

mereka dikemudian hari, hal ini mengingat sudah terdapat dua pelanggaran yang cukup berat. Dimana pelanggaran tersebut mengena langsung pada tujuan perjanjian untuk tercapainya saling pengertian. Meskipun dalam Konvensi Wina 1969 tidak mewajibkan bagi negara-negara untuk menyelesaikan sengketa mereka melalui mekanisme Mahkamah Internasional, namun terhadap masalah terkait dengan pelanggaran perjanjian lebih condong pada masalah hukum. Pengertian tersebut tidak terlepas dari asas sebuah perjanjian yang mengikuti asas “ *pacta sunt servanda* ” yaitu sifat mengikatnya perjanjian seperti halnya undang-undang.

Keadaan ini bukan menganggap hukum identik dengan undang-undang dalam pengertian yang sempit, tapi lebih kepada pengertian bahwa norma-norma yang dimasukkan kedalam suatu perjanjian akan menjelma menjadi norma yang harus ditaati dan mengikat pesertanya untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu. Apabila dikaji dari asas kedua dari hukum perjanjian tentang keadaan yang berubah secara fundamental dimana terjadi kekhawatiran yang berkembang luas diantara para ahli hukum, terutama masalah penentuan bagi berubahnya keadaan tersebut sebagai bukan hanya mutlak kewenangan hakim. Hal ini akan berdampak pada interpretasi yang luas batasannya, disinilah fungsi Mahkamah Internasional sebagai institusi hukum pada tingkatan internasional untuk memberikan satu standar baku tentang arti perubahan keadaan secara fundamental. Pertimbangan tersebut diperlukan dalam kaitannya dengan sifat hukum internasional sendiri yang berkembang sedemikian pesatnya.

4.2.3. Penyelesaian dengan mekanisme mediasi

Seperti telah disinggung sebelumnya negara-negara di belahan dunia lebih memilih cara penyelesaian lewat jalur politik, dengan pertimbangan integritas mereka tetap dipertimbangkan sebagai kekuatan atau daya tawar pada tahap perundingan. Sementara melalui jalur hukum kondisi seperti di atas tidak akan terjadi, karena sejak masalah di proses pada lembaga-lembaga yang memiliki kompetensi, maka negara-negara dalam sengketa harus tunduk pada aturan-aturan yang secara permanen telah ditetapkan.

Dipilih bentuk mediasi berdasarkan pertimbangan, negara-negara yang tengah bersengketa sulit bertemu dan menyelesaikan masalah di meja perundingan atas inisiatif mereka sendiri, pada kondisi seperti ini diperlukan pihak ketiga untuk memprakarsai penyelesaian masalah tanpa adanya intervensi terhadapnya.

Pada penyelesaian dengan cara mediasi pihak ketiga bisa dilakukan oleh negara-negara maupun organisasi internasional seperti oleh PBB, seperti yang terjadi dengan masalah Amerika dan Cina, negara-negara di kawasan Asia menyarankan agar penyelesaian dilakukan di meja perundingan mengingat kepentingan negara-negara Asia masih memerlukan Amerika.

Kembali mengulas lebih jauh mengenai mediasi seperti telah disinggung di muka, di jelaskan bahwa mediasi atau sering dimaknai dengan jasa-jasa baik, merupakan bentuk intervensi pihak ketiga untuk mengupayakan jalan perundingan bagi pihak-pihak yang bersengketa.

Sebenarnya ada perbedaan antara mediasi dan jasa-jasa baik itu sendiri, perbedaan keduanya terdapat pada intervensi yang dilakukan, pada jasa-jasa baik bentuk intervensi terbatas pada memberikan pengaruh moral dan politik agar negara-negara yang bersengketa mengadakan hubungan satu sama lain, sementara mediasi memberikan bentuk intervensi yang lebih nyata, dimana pihak ketiga tidak sekedar berusaha mempertemukan negara-negara dalam sengketa tapi sekaligus mengusulkan dasar-dasar perundingan serta turut aktif dalam perundingan.

Meskipun pada tataran teori bentuk penyelesaian konflik seperti tersebut diatas tampak cukup ideal, pada prakteknya rumit dilaksanakan hal ini terjadi apabila pihak-pihak ketiga yang terlibat tidak mampu menjaga kondisi obyektifnya. Seperti lazimnya dikenal, hubungan internasional tidak akan terlepas dari kepentingan politik, jadi pihak-pihak yang bersengketa harus benar-benar menerima tawaran mediasi maupun jasa-jasa baik.³⁹

Hal serupa seperti ditunjukkan diatas dimana Cina mendapat desakan dari negara-negara dikawasan Asia, untuk menyelesaikan masalah dimeja perundingan mengingat kepentingan mereka atas keberadaan Amerika.

Kembali pada bentuk penyelesaian politik, dalam mediasi untuk memudahkan penerimaan fungsi mediasi, negara-negara dalam sengketa dapat memilih tokoh-tokoh yang telah memiliki kualitas untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi. Melihat pada negara-negara yang terlibat dimana keduanya merupakan negara dengan pengaruh luas baik

³⁹ Boer Mauna , Loc.cit.

secara ekonomi, politik maupun ideologi serta dengan mempertimbangkan pengaruh mereka dalam PBB, dimana keduanya adalah salah satu pemegang veto Dewan Keamanan, maka mediasi sebaiknya dilakukan dalam kerangka mediasi Sekjen PBB.

Dalam hal tersebut diatas, Sekretaris Jenderal PBB baik atas prakarsa sendiri maupun desakan dari Dewan Keamanan, Majelis Umum atau negara-negara ketiga bisa menjadi pihak dalam penyelesaian sengketa. Melihat pada fakta bahwa mediasi seringkali melakukan intervensi lebih dari pada jasa-jasa baik, dimana keterlibatan secara aktif lebih tampak maka Sekjen PBB bisa lebih obyektif dalam perannya sebagai mediator. Pada dasarnya seorang mediator baik dari pihak negara ketiga atau organisasi internasional memiliki misi, yaitu merencanakan serta mempromosikan suatu penyelesaian yang memuaskan kedua pihak. Misi yang diemban oleh seorang mediator seperti dikemukakan di awal tentu sulit, karena pihak-pihak dalam sengketa yang memerlukan keterlibatan mediator sering terputus komunikasinya dan ini menjadi tugas mediator untuk mencairkan kebekuan.

Pada kenyataannya penyelesaian dengan cara mediasi sebenarnya berpuncak pada sebesar apa pertentangan yang tengah berlangsung, karena penerapan penyelesaian secara mediasi, konsiliasi atau cara lain tetap kembali pada sikap yang pada akhirnya muncul dari masing-masing negara.

Seperti pertentangan antara Amerika dan Cina dalam masalah tabrakan pesawat, dari sudut pandang obyektif sebenarnya permasalahan utama

terletak pada perbedaan dalam menginterpretasikan hukum internasional. Masalah menjadi rumit karena faktor-faktor disekitar hubungan kedua negara selama beberapa tahun belakangan. Pengajuan mediasi bagi penyelesaian sengketa keduanya bukan memberikan stigma bahwa mediasi lebih tepat dari alternatif penyelesaian lainnya, hal tersebut dilakukan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan yang didasarkan pada kondisi yang melingkupi kedua negara seperti yang telah dibahas diatas. Pemilihan Sekjen PBB selain dari pertimbangan yang telah diberikan diatas, juga didasarkan pada prestasi yang telah dicapai oleh lembaga ini dalam penyelesaian sengketa yang pernah diselesaikan. Faktor prestasi dijadikan pertimbangan profesional karena, kebuntuan dalam perundingan adalah fenomena umum dalam banyak perundingan, disinilah diperlukan keahlian seorang mediator dalam menganalisa penyebab kebuntuan dalam perundingan.

Pertimbangan mediasi sebagai penyelesaian mengingat pada latar belakang hubungan kedua negara, dimana dalam beberapa hal keduanya memiliki kesepakatan untuk menjalin hubungan, dengan terjadinya sengketa akan secara otomatis hubungan keduanya terputus seperi dipersyaratkan secara umum dalam perjanjian.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari sekian pembahasan masalah yang telah diuraikan bisa diambil kesimpulan :

1. Bahwa pertanggungjawaban dalam tabrakan pesawat militer akan melibatkan integritas negara yang bersangkutan, berdasarkan hal itu pula maka pengaturannya secara internasional sulit dilakukan sekaligus mengefektifkannya. Sampai sejauh ini berkaitan dengan pokok masalah, Amerika dinyatakan sebagai pihak yang bertanggung jawab karena sanggup memberi ganti rugi kepada Cina serta menyatakan keprihatinan terhadap tewasnya pilot pesawat Cina.
2. Penggeledahan serta penahanan kru pesawat Amerika oleh petugas Cina adalah suatu pelanggaran yurisdiksi Amerika sekaligus perjanjian yang dibuat oleh kedua negara terlepas dari alasan yang diajukan oleh pemerintah Cina. Dalam konteks perjanjian internasional, hal ini dapat mengakibatkan batalnya suatu perjanjian.
3. Mediasi digunakan sebagai alternatif penyelesaian masalah kedua negara yang sulit untuk bertemu dalam meja perundingan. Kehadiran pihak ketiga dengan obyektifitasnya akan mampu mengakomodasi kepentingan antara dua pihak yang berseberangan serta memungkinkannya untuk mencapai solusi terbaik.

5.2 Saran

Pembatasan penerbangan pesawat militer oleh negar-negara, serta pengaturan kembali tindakan mata-mata pada masa damai akan sangat diperlukan seiring dengan semakin abstraknya batas antar negara. Resistensi negara-negara berkembang atau negara ketiga terhadap pengaruh negara maju akan menciptakan iklim pergaulan internasional yang semakin kondusif.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Atje Misbach, *Wawasan Nusantara Ditinjau dari Segi Hukum Angkasa, Upgrading*, Hukum Udara, 1978

Boer Mauna, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Alumni Bandung, 2001

Merrills, J.G., *Anatomy of International Law, Study of Role of International Law in the Contemporary World*, Sweet and Maxwell, 1981,

Starke, J.G., *Pengantar Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Edisi Kesepuluh, 2001

Syahmin AK, *Hukum Perjanjian Internasional (Menurut Konvensi Wina 1969)*, Armico Bandung, 1985

PERATURAN

Convention on International Civil Aviation, Chicago 1944

Convention on the High seas, Geneva 1958

Haque Rules of Aerial Warfare, Den Haag, 1923

Konvensi Wina 1969, Tentang Hubungan Diplomatik dan Konsuler

LAIN-LAIN

The Civil Aviation (Investigation of Air Accidents and Incidents) by Prof. Randall Peerenboom, [Http://:www.Google.com](http://www.Google.com)

FM Spokesman Gives Full Account of Air Collision, [Http://:www.Google.com](http://www.Google.com).

China, U.S. Sign Military Cooperation Agreement, [Http://:www.CNN.com](http://www.CNN.com)

Pesawat Pengintai AS Mulai dievakuasi, [Http://www.KompasCyberMedia.com](http://www.KompasCyberMedia.com)

AS dan Cina Akhiri Pembicaraan Soal Insiden Pesawat,
[Http://www.KompasCyberMedia.com](http://www.KompasCyberMedia.com)

Kedaulatan Udara Bangsa-Bangsa, Majalah Angkasa, 2001.

ERRI Assessment of Chinese Military Capability, [Http://www.Emergency.com](http://www.Emergency.com)

Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on the Prevention of incidents on and Over the High seas, file ://A:\ incidents at sea agreement.htm.

The Law of Air warfare by Javier Guisandez Gomez, [Http://www.Google.com](http://www.Google.com).

Military Air Crash Litigation, Phillip J. Kolczynski, Copyright, 1997.