**INTERSEPSI JET TEMPUR RUSIA TERHADAP PESAWAT MATA-MATA AMERIKA SERIKAT DI WILAYAH UDARA INTERNASIONAL LAUT MEDITERANIA**

**BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL**

Rafita Ekayanti

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya, Rafitaekayanti16040704161@mhs.unesa.ac.id

**Arinto Nugroho**

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya,

Arintonugroho@unesa.ac.id

Elisabeth Septin Puspoayu

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya,

Elisabethpuspoayu@unesa.ac.id

**Abstrak**

Pesawat jet tempur milik Rusia dengan kode pesawat SU-35 melakukan penerbangan di wilayah udara internasional kawasan laut mediterania pada tanggal 04 Juni 2019. Pada waktu yang bersamaan pesawat mata-mata Amerika Serikat yaitu pesawat dengan nomer kode P-8A Poseidon yang juga melakukan penerbangan di wilayah yang sama menjadi target intersepsi yang dilakukan secara tidak aman dan tidak sesuai dengan prosedur intersepsi bagi pesawat di wilayah udara internasional oleh pesawat tempur milik Rusia. Hukum internasional mengatur segala sesuatu yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan suatu pesawat udara di wilayah udara internasional yang di atur di dalam ketentuan Appendix 3 mengenai manuver dan intersepsi pesawat udara. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis tentang bentuk pertanggungjawaban dan sanksi-sanksi yang dapat diberikan terkait peristiwa intersepsi pesawat jet tempur Rusia terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat di wilayah udara internasional laut mediterania. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif/*legal research* dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Bahan hukum penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Pertanggungjawaban Negara yang dapat diterapkan dalam hal ini adalah dalam bentuk *satisfaction* karena tidak ada kerugian secara fisik hanya berupa turbulensi yang tidak menyebabkan korban jiwa. Sedangkan, sanksi yang dapat diterapkan adalah sanksi denda oleh Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-bangsa serta Resolusi yang dapat dikeluarkan oleh Majelis Umum Perserikatan Bangsa-bangsa dalam bentuk rekomendasi terkait pelanggaran udara ini.

 **Kata kunci :** Intersepsi, Hukum Internasinal, Pertanggungjawaban Negara, Sanksi

**Abstract**

Russian fighter jets with aircraft code SU-35 flew in the international airspace of the Mediterranean Sea region on June 4, 2019. At the same time, the American spy plane, code number P-8A Poseidon, also flew in the same area was subject to interception which was carried out unsafe and incompatible with the interception procedure for aircraft in international airspace by Russian warplanes. International law regulates everything that can endanger the safety and security of an aircraft in international airspace as regulated in the provisions of Appendix 3 regarding aircraft maneuvers and interception. The purpose of this study is to analyze the form of responsibility and sanctions that can be given regarding the interception of Russian fighter jets against US spy planes in the international airspace of the Mediterranean Sea. This research is a normative legal research using a statutory and conceptual approach. The legal materials for this research consist of primary and secondary legal materials. State responsibility that can be applied in this case is in the form of satisfaction because there is no physical loss, only in the form of turbulence that does not cause casualties. Meanwhile, the sanctions that can be applied are fines by the United Nations Security Council and resolutions issued by the General Assembly of the United Nations in the form of recommendations related to air violations.

**Keywords:** Interception, International Law, State Responsibility, Sanctions

PENDAHULUAN

 Pesawat udara nasional maupun pesawat udara milik asing dilarang untuk terbang diatas daerah terlarang *(Prohibited Area)* untuk menjamin keselamatan penerbangan *(Aviation Safety*), ekonomi nasional *(National Prosperity)*, maupun keamanan nasional *(National Security)* (David 2008).

Terdapat peraturan perundang-undangan yang mengatur secara spesifik terkait mengenai pengaturan penerbangan internasional seperti ketentuan yang termuat di dalam Konvensi Paris tahun 1919 yang menyatakan pada Pasal 1 yaitu sebagai berikut :

“Memberikan suatu negara kedaulatan yang lengkap dan ekslusif diatas wilayahnya (termasuk dengan wilayah perairan) dan kedaulatan negara juga mencakup pula terhadap ruang udara yang berada diatas wilayah kedaulatannya”(Gangale 2018).

 Berdasarkan konvensi tersebut menyatakan bahwa makna kedaulatan yang dimaksud adalah kedaulatan yang bersifat terbatas yang dibatasi oleh batas-batas wilayah negara tersebut, yaitu negara mempunyai kekuasaan tertinggi atau yurisdiksi di dalam mengelola dan menjalankan serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk menjaga serta mengamankan kedaulatan wilayah udara negaranya.

 Berdasarkan pengaturan hukum yang termuat di dalam ketentuan Pasal 1 Konvensi Montevideo 27 Desember 1933 mengenai hak dan kewajiban negara menyebutkan sebagai berikut :

“Negara sebagai bagian dari subjek hukum internasional harus memiliki beberapa kualifikasi sebagai berikut: a) Populasi permanen b) Wilayah ditentukan c) Pemerintah; dan d) Kapasitas mengadakan hubungan dengan negara lain (Malcom N 1997).

Berdasarkan hal di atas maka dapat disimpulkan bahwa negara sebagai subjek (pribadi) dalam hukum internasional harus memiliki empat syarat yaitu : penduduk yang tetap, wilayah tertentu, pemerintahan yang berdaulat dan kapasitas untuk berhubungan dengan negara lain. Salah satu syarat terpenting sebuah negara dalam menjalankan fungsinya sebagai subjek hukum internasional adalah wilayah yang berdaulat yang terdiri dari wilayah darat, laut, serta wilayah udara (Strake 2003) .

Berdasarkan ketentuan hukum internasional yang dimaksud dengan intersepsi pesawat adalah suatu kondisi dimana pesawat bergerak menuju pesawat lainnya dalam upaya melakukan suatu pencegatan untuk memasuki wilayah udara nasional tanpa rencana penerbangan yang diajukan, memasuki wilayah udara terbatas ataupun dilarang melalui navigasi yang salah atau tidak sesuai, pesawat yang mengalami kegagalan komunikasi atau pesawat yang tidak dapat diidentifikasi (Johan G 2018). Pesawat militer yang sedang berada di dalam suatu operasi dan saling berhadapan di wilayah udara internasional harus mematuhi aturan hukum udara internasional yang telah diberlakukan demi menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan di wilayah udara internasional (LT Gen Russel 2016).

 Tindakan intersepsi terhadap pesawat udara di wilayah udara harus memperhatikan keselamatan navigasi pesawat yang dijadikan objek intersepsi. Keamanan dan keselamatan penerbangan di wilayah udara merupakan hal utama yang harus selalu diperhatikan pada saat melakukan penerbangan menggunakan pesawat udara maka, ketentuan tersebut menjadi suatu pedoman bagi seorang pilot yang memegang kendali atau bagi penerbang untuk mengikuti segala ketentuan yang ada dalam Appendix 2 mengenai *Interception of Aircraft* (Kraska 2013)*.*

 Ketentuan yang terrmuat di dalam Appendix 2 mengenai *Interception of Airscraft* terkait dengan *Interception of Aircraft* menyatakan bahwa :

“Pesawat udara yang dicegat oleh pesawat lain harus segera melakukan tindakan sebagai berikut ini:

a) Mengikuti instruksi yang diberikan oleh pesawat pencegat, menafsirkan dan menanggapi sinyal visual sesuai dengan spesifikasi. b) Pemberitahuan jika memungkinkan kepada unit layanan lalu lintas udara yang sesuai. c) Berupaya menjalin komunikasi radio dengan pesawat yang mencegat atau unit pencegat terkait, dengan melakukan panggilan umum pada frequensi darurat 121,5 MHz, memberikan identitas pesawat yang dicegat dan sifat dari penerbangan dan jika tidak terdapat kontak yang telah dibuat dan jika memungkinkan, ulangi panggilan ini pada frekuensi darurat 243 MHz d). Jika dilengkapi dengan SSR trasnponder, kemudian pilih kode A, kecuali diperintahkan hal yang lain oleh unit layanan lalu lintas udara yang sesuai.

Landasan yang sesuai dengan batasan dari pesawat tersebut untuk mendarat dengan standar kelayakan lokasi pendaratan pesawat yang aman untuk keselamatan sesuai yang termuat di dalam Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur bahwa:

“Tidak ada jadwal layanan udara internasional yang dapat dioperasikan di atas atau ke dalam wilayah suatu negara-negara para pihak, kecuali dengan izin khusus atau otorisasi lain yang diberikan oleh negara tersebut, dan sesuai dengan ketentuan izin tersebut atau otorisasi lainnya” (Kenya Law 2016).

Berdasarkan pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa Pesawat asing yang melakukan penerbangan harus meminta izin terlebih dahulu kepada negara kolong atau negara tempat terbang sehingga apabila tidak terdapat ijin dari negara tersebut maka, berhak untuk negara kolong melakukan intersepsi pesawat. Sedangkan berdasarkan ketentuan yang termuat di dalam aturan Konvensi tersebut yang menyatakan bahwa proses intersepsi terbagi tahap awalan, pencegat harus mendekat ke pesawat target intersepsi dari belakang dan berada di sisi pesawat di atas sedikit dan didepannya setelah posisi pesawat sudah cukup sesuai (CFI Notebook 2018) .

Terkait dengan fase di dalam melakukan intesepsi atau pencegatan pesawat udara di wilayah udara terbagi atas beberapa macam tahapan sebagai berikut ini :

1. Tahap pertama, pesawat yang akan melakukan proses pencegatan secara bertahap menutup dengan aman dan perlahan turun ke ketinggian yang sama dengan pesawat yang dijadikan target intersepsi. Pesawat yang melakukan intersepsi harus memperhatikan keamanan dengan tidak diperkenankan melakukan manuver secara berlebihan yang menimbulkan terganggunya keamanan awak pesawat yang di intersepsi secara tiba-tiba. Pada tahapan ini berguna sebagai proses identifikasi pesawat yang menjadi target intersepsi tersebut.
2. Tahap kedua, pencegat perlahan-lahan melepaskan diri dari intersepsi jika dirasa apa yang di kehendaki telah diterima dan dilaksanakan.

 Tahapan yang termuat di atas sangat diperlukan di dalam proses intersepsi pesawat secara aman sesuai prosedur yang telah diberlakukan (Anas Maaz 2016). Pada saat tahapan yang kedua diperlukan untuk melakukan gangguan terhadap navigasi pesawat target intersep maka pesawat melakukan intersepsi harus kembali mempertahankan posisi tahapan kedua intersepsi sehingga pilot melakukan komando dari pesawat target intersepsi mendapatkan sinyal berupa sinyal visual seperti ketika pesawat yang melakukan intersepsi mengayun-ayunkan pesawat dan lampu navigasi yang terputus-putus yang artinya bahwa pesawat target dicegat dan diharap mengikuti arahan pesawat tersebut.

 Terkait hal tersebut pesawat target yang mengetahui arahan akan mengayun-ayunkan pesawat dan lampu navigasi yang terputus-putus yang menunjukkan bahwa pesawat target intersepsi akan patuh terhadap komando pesawat pencegat. Jika hal tersebut tidak berhasil maka, pencegat dapat menggunakan *After-Burner* sebagai efek visual yang dilakukan dengan cara yang aman sesuai dengan prosedur. Jika diperlukan, maka pesawat dapat diarahkan untuk mendarat di *aerodrome*. Pesawat pencegat harus memastikan dalam hal ini dilakukan di *aerodrome* yang aman untuk dilakukan pendaratan pesawat (Skybrary 2019) .

 Terdapat contoh peristiwa mengenai intersepsi pesawat di wilayah udara internasional salah satunya yaitu, peristiwa pencegatan yang terjadi antara pesawat jet Rusia terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat yaitu pesawat dengan nomer kode P-8A Poseidon yang dilakukan secara tidak aman dan tidak sesuai dengan prosedur intersepsi bagi pesawat di wilayah udara internasional. Pada tanggal 04 Juni 2019, Jet tempur Rusia melakukan intersepsi atau pencegatan terhadap sebuah pesawat mata-mata milik Angkatan Laut Amerika Serikat di wilayah udara internasional di atas laut Mediterania yang dilakukan tiga kali dalam tiga jam, termasuk dengan manuver kecepatan yang tidak aman (Martin 2019).

Pesawat Amerika Serikat beroperasi konsisten sesuai dengan hukum internasional dan tidak memprovokasi aktivitas Rusia di wilayah udara internasional (Europe-Africa 2019). Intersepsi yang dilakukan dengan kecepatan yang tinggi tersebut menempatkan pesawat pengintai Angkatan Laut milik Amerika Serikat berada di dalam resiko yang berbahaya. Pada awalnya Intersepsi yang dilakukan kepada pesawat mata-mata Angkatan Laut Amerika Serikat yaitu pesawat P-8A Poseidon dilakukan secara aman tetapi intersepsi kedua yang dilakukan melibatkan lintasan kecepatan yang sangat tinggi langsung di depan pesawat Amerika Serikat yang karena hal tersebut pesawat mengalami turbulensi serta menempatkan kru dan pilot di dalam resiko bahaya yang cukup tinggi (Chrpentreau 2019).

 Wilayah laut Mediterania yang dalam hal ini merupakan lokasi terjadinya intersepsi pesawat yang terjadi antara pesawat jet Rusia terhadap pesawat mata-mata milik Amerika Serikat yang dilakukan tidak sesuai dengan prosedur intersepsi dikarenakan di dalam proses intersepsi itu menyebabkan pesawat mata-mata Amerika mengalami turbulensi yang berdampak tidak baik terhadap keselamatan di dalam penerbangan bagi awak pesawat. Ketentuan hukum internasional terkait mengenai wilayah laut bebas juga diatur di dalam UNCLOS 1982 tidak memberikan definisi spesifik mengenai laut lepas diterapkan terhadap semua bagian laut yang tidak termasuk ke dalam bagian ZEE, laut teritorial atau perairan suatu negara.

Laut lepas dimaksudkan untuk kepentingan perdamaian serta di dalam hal ini tidak ada satu pun negara yang melakukan pengakuan atas bagian laut lepas tersebut. Berdasarkan ketentuan yang termuat di dalam UNCLOS 1982 pada Pasal 87 menyatakan bahwa laut lepas terbuka untuk semua negara yaitu sebagai berikut ini : “Laut lepas terbuka untuk semua negara, baik wilayah negara pesisir maupun wilayah daratan. Kebebasan di laut lepas dilaksanakan dalam kondisi yang ditentukan oleh konvensi ini dan oleh aturan hukum internasional lainnya. Hal ini yang termasuk didalamnya terkait mengenai :

1. Kebebasan Navigasi;
2. Kebebasan Penerbangan;
3. Kebebasan meletakkan kabel dan pipa dibawah laut;
4. Kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi lain yang diizinkan berdasarkan hukum internasional;
5. Kebebasan memancing, tunduk pada ketentuan yang diterapkan;
6. Kebebasan penelitian ilmiah.

 Terkait dengan adanya pengaturan hukum internasional mengenai tindakan intersepsi terhadap pesawat asing maka, kejadian tersebut bertentangan dengan ketentuan yang termuat di dalam aturan Konvensi Chicago karena tindakan yang dilakukan oleh pesawat jet tempur milik Rusia jelas merupakan tindakan tidak susuai dengan kebijakan untuk melintasi wilayah Laut Mediterania yang dalam hal ini yang merupakan wilayah laut internasional. Tindakan yang tidak sesuai dengan pengaturan hukum penerbangan internasional tersebut terjadi pada tanggal 4 Juni oleh pesawat jet tempur milik Rusia, karena dalam melakukan intersepsi terhadap pesawat lainnya di wilayah udara internasional tersebut tersebut, pesawat jet milik Rusia mengabaikan ketentuan dan prosedur keselamatan yang telah ditetapkan oleh Konvensi-konvensi penerbangan internasional yaitu melakukan intersepsi yang dinilai dapat membahayakan penerbangan (Barbara Starr 2019).

Intersepsi yang dilakukan selama tiga kali tersebut dilakukan dengan kecepatan yang tinggi menempatkan pesawat pengintai Angkatan Laut milik Amerika Serikat berada di dalam resiko yang berbahaya hingga pesawat mata-mata milik Amerika serikat mengalami turbulensi yang dapat mempengaruhi keselamatan bagi pesawat mata-mata milik Amerika Serikat tersebut. Pesawat mata-mata milik Amerika telah beroperasi secara normal dan telah memenuhi standar keamanan dan keselamatan pada saat melakukan penerbangan di wilayah udara internasional di atas Laut Mediterania sesuai dengan ketentuan prosedur penerbangan internasional tanpa adanya provokasi yang dilakukan oleh pesawat mata-mata rusia terhadap pesawat tempur milik Rusia. Oleh karena itu, tindakan intersepsi yang dilakukan Rusia tidak sesuai dengan ketentuan hukum udara intenasional.

 Adanya pelanggaran di wilayah udara internasional Laut Medeterania yang dilakukan oleh Pesawat jet tempur milik Rusia dengan pesawat mata-mata milik Amerika Serikat tidak sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan penerbangan internasional.

Intersepsi yang dilakukan secara tidak aman dapat membahayakan operasi penerbangan di wilayah udara tersebut karena menimbulkan turbulensi bagi pesawat mata-mata milik Amerika Serikat. Tindakan yang dilakukan oleh pihak Amerika serikat yaitu melakukan konfrontasi yaitu membayang-bayangi pesawat jet tempur rusia sehingga memancing pesawat tersebut untuk melakukan intersepsi di wilayah udara.

 Intersepsi pesawat yang membahayakan tersebut juga tidak dibenarkan di dalam hukum udara internasional. Tidak terkecuali bagi pesawat yang melintasi wilayah udara internasional yang diperuntukan bebas untuk seluruh negara di dunia maka penulis bermaksud untuk melakukan penelitian hukum mengenai tentang “**Intersepsi Pesawat Jet Tempur Rusia Terhadap Pesawat Mata-mata Amerika Serikat di Wilayah Udara Internasional Laut Medeterania Berdasarkan Hukum Internasional.”**

Berdasarkan dengan judul penelitian di atas tersebut maka terdapat beberapa rumusan masalah yang menjadi pembahasan utama di dalam penelitian hukum ini yaitu terkait dengan:

1. Bagaimana Bentuk Pertanggungjawaban negara mengenai Pelanggaran Atas Tindakan Intersepsi Pesawat Jet Tempur Rusia Terhadap Pesawat Mata-mata Milik Amerika Serikat di Wilayah Udara Internasional Laut Medeterania Berdasarkan Hukum Internasional ?
2. Bagaimana Sanksi Internasional Yang Dapat Diterapkan Di Dalam Peristiwa Pelanggaran Udara Internasional Terkait Dengan Tindakan Intersepsi Pesawat Jet Tempur Rusia Terhadap Pesawat Mata-mata Amerika Serikat Di Wilayah Udara Internasional Laut Medeterania Berdasarkan Hukum Internasional?

Terkait dengan rumusan masalah yang telah

dipaparkan di atas maka, tujuan dari penelitian hukum ini adalah untuk menganalisis tentang bentuk pertanggungjawaban negara yang dapat diterapkan dalam pelanggaran ini serta untuk mengetahui sanski-sanksi yang dapat diterapkan dalam menghadapi pelanggaran terkait peristiwa intersepsi yang terjadi antara pesawat jet tempur Rusia dan Pesawat mata-mata Amerika Serikat di wilayah udara internasional Laut Medeterania.

**METODE PENELITIAN**

Pendekatan yang sesuai untuk digunakan di dalam penelitian ini adalah jenis pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach)* dan pendekatan konseptual (*Conseptual Approach).* Pendekatan perundang-undangan merupakan pendekatan yang dilakukan dengan cara meninjau semua peraturan pendekatan perundang-undangan sedangkan pendekatan konseptual dalam penelitian ini beranjak dari pandangan dalam ilmu hukum internsional. Berbagai macam pendapat hukum beserta asas-asas hukum yang dikaji untuk memecahkan isu hukum dan asas hukum yang dihadapi dengan meninjau pandangan dalam ilmu hukum yang dipelajari.

Terkait bahan hukum yang digunakan di dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Teknik Pengumpulan bahan hukum yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini yaitu pengumpulan data yang telah didapat melalui penelitian kepustakaan untuk mempelajari bahan hukum primer yaitu perundangan yang mengikat, bahan hukum sekunder yang berupa pendapat hukum, buku teks, dan jurnal hukum. Pengumpulan bahan hukum didasari dengan adanya suatu isu hukum yang di klasifikasikan sesuai dengan urutan untuk menjawab rumusan masalah yang dijadikan sebagai penelitian.

Sedangkan, teknik analisis bahan hukum di dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Data yang di dapat akan diuraikan menjadi sistematis kemudian diinterpretasi dengan cara melakukan penafsiran terhadap isu hukum yang relevan serta mengamati aturan perundang-undangan lalu dihubungkan dengan sistem hukum lain yang kemudian dilakukan penafsiran yang merujuk pada penarikan kesimpulan serta pengajuan saran.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Intersepsi pesawat merupakan suatu hal yang diperbolehkan untuk dilakukan pada saat suatu pesawat udara melakukan penerbangan di wilayah udara dengan dikaitkan dengan beberapa hal dan alasan yang sesuai dengan pengaturan intersepsi yang diatur di dalam hokum udara internasional.

 Berdasarkan hal tersebut intersepsi pesawat udara di wilayah udara internasional tetap harus memperhatikan standar keamanan dan keselamatan penerbangan di wilayah udara tersebut sesuai dengan ketentuan yang terdapat di Pasal 6 Konvensi Chicago sebagai berikut ini:

“Tidak ada jadwal layanan udara internasional yang dapat dioperasikan di atas atau ke dalam wilayah suatu negara pihak, kecuali dengan adanya suatu izin khusus atau otorisasi lain yang berasal dari negara tersebut, dan sesuai dengan ketentuan izin tersebut atau otorisasi lainnya” (Skybrary 2019).

Berdasarkan pengaturan yang termuat tersebut maka, dapat disimpulkan bahwa, Negara harus menetapkan area untuk identifikasi pesawat terbang yang sedang beroperasi sebelum memasuki wilayah udara mereka serta berkaitan dengan hal ini Negara-negara pihak juga didesak untuk melakukan ratifikasi terhadap aturan di dalam Protokol Konvensi Chicago terkait dengan kewajiban Negara untuk menahan diri dalam menggunakan senjata terhadap pesawat di dalam penerbangan, kewajiban di dalam hal intersepsi untuk tidak dilakukan dengan cara yang membahayakan bagi nyawa orang yang berada di dalam pesawat udara (Federal Aviation Administration 2014).

Berdasarkan ketentuan hukum internasional yang dimaksud dengan intersepsi pesawat adalah suatu kondisi dimana pesawat bergerak menuju pesawat lainnya dalam upaya melakukan suatu pencegatan untuk memasuki wilayah udara nasional tanpa rencana penerbangan yang diajukan, memasuki wilayah udara terbatas ataupun dilarang melalui navigasi yang salah atau tidak sesuai, pesawat yang mengalami kegagalan komunikasi atau pesawat yang tidak dapat diidentifikasi (Johan G 2018). Berdasarkan ketentuan hukum internasional yang dimaksud dengan intersepsi pesawat adalah suatu kondisi dimana pesawat bergerak menuju pesawat lainnya dalam upaya melakukan suatu pencegatan untuk memasuki wilayah udara nasional tanpa rencana penerbangan yang diajukan, memasuki wilayah udara terbatas ataupun dilarang melalui navigasi yang salah atau tidak sesuai, pesawat yang mengalami kegagalan komunikasi atau pesawat yang tidak dapat diidentifikasi (Johan G 2018).

 Pesawat udara di wilayah internasional wajib beroperasi dengan memperhatikan hak, kebebasan, penggunaan laut serta ruang udara yang ditentukan bagi seluruh pesawat udara. Pesawat militer yang sedang berada di dalam suatu operasi dan saling berhadapan di wilayah udara internasional harus mematuhi aturan hukum udara internasional yang telah diberlakukan berdasarkan panduan yang diatur di dalam Appendix 3 mengenai tentang *Interception of Aircraft about Interception Maneuvers* jika diterjemahkan menjadi sebagai berikut ini:

 “Pilot dari pesawat pencegat yang dilengkapi dengan radar pengawas sekunder (SRR) transponder harus menekan transmisi informasi ketinggian tekanan dalam kisaran setidaknya 20NM pesawat yang sedang dicegat menggunakan resolusi dari penasehat sehubungan dengan pencegat, sementara informasi lalu lintas penasehat Sistem menghindari tabrakan di udara atau *Airbone Collision Avoidance System* (ACAS ) di pesawat yang dicegat menggunakan pemandu sehubungan dengan pencegatan, sementara informasi lalu lintas pemandu ACAS tetap tersedia” (LT Gen Russel 2016).

Berdasarkan pasal tersebut, tindakan intersepsi terhadap pesawat udara di wilayah udara harus memperhatikan keselamatan navigasi pesawat yang dijadikan objek intersepsi. Karena terkait mengenai keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah udara merupakan hal utama yang harus selalu diperhatikan pada saat melakukan penerbangan menggunakan pesawat udara. Maka, ketentuan tersebut menjadi suatu pedoman bagi seorang pilot yang memegang kendali atau bagi penerbang untuk mengutamakan keselamatan peberbangan. (Sam LaGrone 2019).

 Interaksi di udara tersebut dilakukan dengan tidak bertanggungjawab dan melanggar ketentuan dari prosedur intersepsi terhadap pesawat udara berdasarkan standar hukum internasional yang telah ditentukan. Armada ke-6 Amerika Serikat menyatakan dalam pernyataannya bahwa sebuah pesawat Poseidon P-8A milik Amerika Serikat menjadi target intersepsi dengan berkecepatan tinggi langsung dilakukan di sudut depan memotong lintasan pesawat serta membahayakan bagi pilot dan kru pesawat tersebut (Liberty 2019).

 Terkait dengan peristiwa intersepsi di laut Mediterania ini, peristiwa intersepsi pesawat yang terjadi pada 4 Juni 2019 antara pesawat jet tempur Rusia dan pesawat mata-mata milik Amerka Serikat ini terjadi tepat disaat adanya ketegangan di Rusia menghadapi permasalahan Geo-Politik. Selain itu di dalam pertemuan Menteri Luar Negeri Amerika Serikat, Mike Pompeo dengan Presiden Rusia, Vladimir Putin, Mike Pompeo memperingatkan agar Rusia tidak melakukan intervensi dalam pemilu tahun 2020. Oleh karena itu, Intersepsi pada 4 Juni 2019 menambah daftar panjang permasalahan antara Rusia dengan Amerika Serikat.

 Terkait dengan peristiwa intersepsi ini Kementerian Pertahanan Rusia mengatakan pada 4 Juni 2019 bahwa semua penerbangan militer Rusia di Mediterania dilakukan sesuai dengan aturan internasional dan penggunaan wilayah udara yang tidak melanggar ketentuan hukum udara internasional. Pihak Rusia dalam hal ini menyatakan bahwa tidak ada keluhan dari pusat penerbangan Amerika terkait himbauan bahwa intersepsi dilakukan secara tidak aman oleh Rusia (Caroline Kelly 2019). Berdasarkan pernyataan dari Kementerian Pertahanan Rusia, sekitar pukul 12:30 waktu Moskow pada 4 Juni, sistem kontrol wilayah udara Rusia di Pangkalan Udara Hmeymim mendeteksi target udara di perairan internasional Mediterania yang mendekati fasilitas Angkatan Laut Rusia, Tartus. Sebuah jet SU-35 diambil dari Pangkalan Udara Hmeymim untuk mengidentifikasi target udara (News 2019) .

 Setelah mendekati pesawat mata-mata milik Amerika Serikat pada jarak yang aman, awak jet Rusia secara visual mengidentifikasinya sebagai pesawat pengintai P-8A Poseidon AS. Setelah pesawat Amerika mengubah jalurnya, jet Rusia kembali ke pangkalan udara. Sekitar pukul 15:41 waktu Moskow, sistem kontrol wilayah udara Rusia sekali lagi menemukan pesawat Poseidon P-8A yang mendekati fasilitas Angkatan Laut Rusia, Tartus. Awak yang waspada dari jet Su-35 Rusia diacak. Ia mendekati pesawat AS pada jarak yang aman, mengawalnya hingga pesawat AS mengubah arah penerbangannya dan meninggalkan wilayah udara dikendalikan oleh fasilitas pertahanan udara.

**Tanggung Jawab Negara Atas Tindakan Pelanggaran Intersepsi Pesawat Jet Tempur Rusia Terhadap Pesawat Mata-mata Amerika Serikat Di Wilayah Udara Internasional Laut Medeterania**

Penerbangan merupakan suatu rangkaian kegiatan transportasi yang beroperasi di ruang udara yang mencakup segala macam kegiatan terkait operasional pesawat sebelum pesawat melakukan penerbangan hingga pesawat mencapai tujuan yang di dalamnya juga meliputi kegiatan pelayanan penumpang dan barang untuk dengan mudah dapat melakukan proses mobilisasi dari wilayah satu menuju wilayah yang lainnya.

Terkait dengan kualifikasi jenis pesawat udara yang diatur di dalam konvensi tersebut juga meliputi di dalamnya termasuk pesawat yang dimaksud dengan pesawat udara Negara salah satunya adalah jenis pesawat tempur yang merupakan pesawat yang melakukan operasi militer atas nama Negara. Sesuai dengan ketentuan di dalam Pasal 3 (b) di dalam Konvensi Chicago berikut ini:

 “Pesawat yang digunakan dalam dinas militer, bea cukai dan kepolisian dianggap sebagai pesawat udara negara.”

 Berdasarkan ketentuan yang telah termuat diatas maka, secara umum untuk memperhatikan hak serta kewenangan untuk mengakses seluruh wilayah udara bagi pesawat terbang yang sedang beroperasi agar mudah di dalam menentukan kawasan terbang yang sesuai dengan ketentuan hukum udara internasional serta memudahkan akses untuk pelatihan dan pelaksanaan elemen keamanan, pertahanan dan penegakan hukum.

Penegakan hukum di wilayah udara internasional menjadi hal yang penting untuk memastikan keamanan dan menjaga kadaulatan di wilayah udara internasional agar tetap terjamin mengingat bahwa berdasarkan ketentuan yang termuat di dalam Peraturan Hukum Laut Internasional khususnya pada pasal 87 terkait mengenai kebebasan yang diperbolehkan dilakukan di wilayah laut bebas yaitu salah satunya adalah kebebasan di dalam melakukan penerbangan di wilayah udara tersebut.

 Hubungan yang terjalin antara Rusia dan Amerika Seringkali menimbulkan beberapa ketegangan. Ketegangan tersebut juga terjadi di wilayah udara internasional Medeterania terkait dengan terjadinya peristiwa intersepsi pesawat kedua negara yang sedang beroperasi di wilayah udara internasional Laut Medeterania. Peristiwa intersepsi pada tanggal 4 Juni 2019 di wilayah udara internasional Laut Medeterania yang dilakukan oleh pesawat jet tempur milik Rusia terhadap pesawat mata-mata milik Amerika serikat dilakukan tidak sesuai dengan ketentuan serta standar yang diberlakukan karena dianggap mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan.

Keselamatan merupakan hal yang selalu menjadi perhatian utama di dalam operasional pesawat udara. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang termuat di dalam Annex 11 Konvensi Chicago Tahun 1944 yang menyatakan sebagai berikut :

“Keselamatan adalah perhatian utama dari manajemen lalu lintas udara berkontribusi besar terhadap keselamatan dalam penerbangan. Lampiran 11 bertentangan dengan persyaratan penting bagi negara untuk menerapkan layanan lalu lintas udara yang sistematis dan tepat ” (Skybrary 2017).

Berdasarkan pengaturan yang termuat di atas maka dapat diketahui bahwa keselamatan harus selalu diperhatikan di dalam mengoperasikan pesawat terbang. Pada dasarnya tujuan dari adanya pengaturan terkait penerbangan internasional yang sedang beroperasi di wilayah udara untuk menghindari adanya suatu kecelakaan maupun pelanggaran terkait pesawat udara di wilayah udara internasional.

Proses intersepsi terhadap pesawat harus dilakukan dengan memperhatikan standar penerbangan dan memperhatikan keselamatan awak pesawat yang sedang dijadikan sebagai target intersepsi di wilayah udara. Pesawat pencegat dapat diharapkan untuk berhati-hati agar tidak membuat kru dan penumpang khawatir dan apabila pesawat melakukan proses manuver maka hal tersebut harus dilakukan secara perlahan agar tidak menimbulkan resiko yang tinggi bagi keselamatan pesawat yang menjadi target intersepsi.

Terkait dengan adanya permasalahan mengenai pertanggungjawaban suatu negara yang diberikan oleh Amerika Serikat apabila merujuk pada pertanggungjawaban negara terhadap tindakan yang melanggar ketentuan hukum internasional atau yang biasa dikenal dengan *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* oleh *International Law Commission* yang pembentukannya telah disetujui oleh Majelis Umum Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) yang kemudian termuat di dalam Resolusi Umum PBB No. 56 Pada 12 Desember 2001 yang menjelaskan bahwa tanggung jawab negara terjadi karena adanya suatu tindakan yang melanggar ketentuan dari hukum internasional. Resolusi di atas menyatakan sebagai berikut ini:

“Resolusi ini terkait dengan perumusan dengan cara kodifikasi dan pengembangan yang progresif terkait dengan aturan dasar hukum internasional terkait mengenai tanggungjawab negara atas adanya suatu tindakan yang tidak sesuai aturan di dalam hukum internasional.”

 Pertanggungjawaban terkait dengan pelanggaran yang dilakukan oleh Rusia pada saat melakukan penerbangan di wilayah hukum udara internasional harus merujuk pada ketentuan hukum internasional terkait mengenai bentuk pertanggungjawaban yang harus dilakukan oleh negara yang melakukan tindak pelanggaran diatur di dalam Bab 2 *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* yang dapat diterapkan terhadap pelanggaran intersepsi terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat adalah bentuk “*Satisfaction”* yang ketentuannya telah termuat dan diatur di dalam pasal 37 *Responsibility of States for internationally Wrongful Acts* menjelaskan bahwa di dalam melakukan pertanggungjawaban adalah sebagai berikut ini :

1. Negara yang melakukan tindakan yang melanggar hukum internasional dan memiliki kewajiban untuk melakukan suatu pertanggungjawaban berupa *Satisfaction* terhadap pelanggaran yang dilakukan karena tindakan tersebut apabila tidak dilakukan dengan restitusi maupun di dalam bentuk kompensasi.
2. Bentuk pertanggungjawaban berupa *Satisfaction* dapat terdiri dari beberapa hal yang berupa pengakuan negara atas segala bentuk tindakan pelanggaran yang telah dilakukan dan tidak sesuai dengan kaidah hukum internasional yang telah diterapkan terhadap hal tersebut.
3. Dalam menerapkan *Satisfaction* harus dilakukan secara proposional dimana dalam hal ini pertanggungjawaban yang harus dilakukan harus sejajar atau tidak boleh terlalu berlebihan dengan pelanggaran yang telah dilakukan oleh negara tersebut. *Satifaction* dilakukan tidak diperkenankan dengan tujuan untuk mempermalukan negara yang bertanggungjawab atas pelanggaran yang dilakukannya (USLegal 2016).

Pertanggungjawaban negara yang melanggar ketentuan hukum internasional di dalam bentuk *Satisfaction* dalam hal ini juga dapat berupa adanya suatu pengakuan terhadap dilakukannya pelanggaran tersebut serta adanya suatu permintaan maaf secara formal maupun dilakukan dalam bentuk modalitas lain yang proposional dan tidak merendahkan martabat negara manapun terutama negara yang melakukan pelanggaran tersebut.

Adanya turbulensi yang diakibatkan proses intersepsi yang tidak sesuai dengan ketentuan hukum internasional khususnya hukum udara internasioal karena membahayakan keselamatan dan keamanan di dalam melakukan operasi penerbangan di wilayah udara hukum nternasional Laut Medetearania. Peristiwa intersepsi yang dilakukan oleh Rusia tidak sesuai apabila dilakukan bentuk pertanggungjawaban lain selain *Satisfaction,* Pertanggungjawaban diluar bentuk tersebut lebih menekankan pada kerugian secara material sedangkan pada pelanggaran terhadap standar keamanan dan keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh pihak Rusia tersebut tidak menimbulkan kerugian secara material atau fisik. Maka, alternatif dari pertanggungjawaban negara yang dapat di implementasikan di dalam peristiwa ini adalah jenis pertanggungjawaban yang disebut *Satisfiaction* yaitu adanya pengakuan dan kesadaran dari negara yang bersangkutan di dalam melakukan suatu tindakan pelanggaran di wilayah udara internasional tersebut (James 2010).

Sebenarnya *Satisfaction* adalah suatu bentuk pertangungjawaban yang dapat dilakukan apabila dalam hal ini dirasa pertanggungjawaban secara restitusi dan kompensasi tidak diperlukan atau tidak dapat diterapkan. Oleh karena itu di dalam peristiwa ini *Satisfaction* harus diterapkan sebagai rasa hormat terhadap ketentuan hukum udara internasional yang telah diberlakukan dan disepakati terlebih hal ini terkait dengan kebebasan untuk melakukan penerbangan di wilayah udara internasional tersebut bagi kedua belah pihak.

Proses intersepsi sebagai langkah identifikasi memang diperbolehkan untuk dilakukan apabila sesuai dengan ketentuan dan standar penerbangan internasional, namun intersepsi yang dilakukan secara tidak aman oleh Rusia tersebut merupakan pelanggaran terhadap kaidah yang telah diterapkan di dalam berlakunya kebebasan penerbangan di wilayah laut bebas internasional.

Pengakuan atau *satisfaction* menjadi suatu bentuk pertanggungjawaan di dalam hukum internasional yang cocok untuk diterapkan di dalam pelanggaran intersepsi pesawat yang terjadi di wilayah udara internasional Laut Mediterania*.* Sejauh ini di dalam permasalahan pelanggaran intersepsi yang dilakukan oleh Rusia terhadap pesawat mata-mata milik Amerika Serikat tidak ada sekalipun upaya pengakuan terhadap pelanggaran tersebut yang diutaran atau dideklarasikan oleh kedua belah pihak. Rusia dan Amerika Serikat masing-masing melakukan tindakan pembenaran terhadap kejadian yang terjadi di wilayah udara internasional Laut Medeterania tersebut. Kedua negara meyakini bahwa mereka telah melakukan operasi penerbangan sesuai dengan standart penerbangan internasional yang telah diterapkan.

Posisi Rusia sebagai negara yang melakukan intersepsi secara tidak aman tersebut dapat melakukan *Satisfaction* sebagai suatu bentuk kesadaran telah melakukan pelanggaran terhadap hukum internasional khususnya terhadap konvensi penerbangan internasional yang telah menyepakati adanya standar keamanan serta memperhatikan keselamatan saat melakukan operasi penerbangan di wilayah udara internasional tersebut.

Adanya kewajiban dari pihak Rusia untuk melakukan *Satisfaction* di dalam hal ini, karena Rusia melakukan intersepsi yang membahayakan. Namun, hal tersebut belum juga dilakukan oleh Rusia karena pihaknya menyatakan bahwa telah beroperasi sesuai dengan prosedur dan standar keamanan dan keselamatan penerbangan intenasional. Namun, adanya *Turbulesi* atau kondisi pesawat terguncang yang diakibatkan oleh pesawat Rusia tersebut dengan alasan apapun tidak dapat dibenarkan di dalam konvensi-konvensi penerbangan internasional karena dianggap membahayakan penerbangan di wilayah udara internasional.

Setiap pesawat udara yang melintasi wilayah udara internasional harus melakukan penerbangan yang aman serta sesuai dengan standar penerbangan internasional yang telah diberlakukan. Kedaulatan menjadi hal yang penting untuk ditegakkan tak terkecuali di wilayah udara internasional. Sesuai dengan ketentuan yang termuat di dalam Pasal 1 ayat (1) *United Charter* yang menegaskan di dalamnya bahwa prinsip persamaan harus dijunjung tinggi di dalam kehidupan antar negara di dunia. Uraian aturan yang termuat di dalamnya adalah sebagai berikut :

“Menjaga perdamaian dan keamanan internasional dan untuk itu : untuk mengambil langkah-langkah kolektif yang efektif untuk pencegahan dan penghapusan ancaman terhadap perdamaian dan untuk penindasan tindakan agresi atau pelanggaran perdamaian lainnya, dan untuk mewujudkan dengan damai berati dan sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan dan hukum internasional, penyesuaian atau penyelesaian perselisihan internasional atau situasi yang dapat menyebabkan pelanggaran terhadap perdamaian internasional” (Refworld 1945).

 Segala bentuk perdamaian dan keamanan internasional harus selalu dilakukan oleh semua negara di dunia di dalam melakukan suatu hubungan baik bilateral maupun hubungan secara multilateral. Hal tersebut juga tidak terkecuali bagi wilayah udara internasional, seluruh negara di dalam menggunakan wilayah udara internasional atau melakukan interaksi di ruang udara internasional harus tetap menjaga stabilitas keamanan internasional.

Selain wilayah udara internasional, wilayah laut internasional juga di peruntukan untuk seluruh negara di dunia untuk kepentingan bersama. Wilayah laut Medeterania merupakan wilayah laut internasional yang berati seluruh negara tidak ada yang boleh melakukan suatu pengakuan atau menyatakan memiliki kepemilikan atau penguasaan secara pribadi atas wilayah laut internasional. Terdapat kebebasan yang ada di wilayah laut internasional salah satunya adalah terkait mengenai kebebasan penerbangan.

 Salah satu langkah yang dapat dilakukan di dalam menegakan hukum atas pelamggaran yang terjadi di wilayah udara internasional adalah tindakan intersepsi terhadap pesawat yang melakukan pelanggaran terhadap wilayah kedaulatan udara internasional yang dalam hal ini harus selalu diperhatikan penggunaan atas ruang udara internasional agar tidak terjadi pelanggaran serta kegiatan penerbangan yang mempengaruhi operasi pesawat terbang di wilayah udara tersebut.

 Pelanggaran wilayah udara internasional belakangan ini dilakukan oleh pesawat tempur milik Rusia oleh pesawat mata-mata milik Amerika Serikat di wilayah udara internasional Laut Medeterania pada 05 Juni 2019. Pelanggaran yang dilakukan berupa intersepsi yang dilakukan secara tidak aman sehingga menyebabkan turbulensi bagi pesawat mata-mata Amerika Serikat serta adanya provokasi yang dilakukan Amerika Serikat terhadap pesawat tempur Rusia yang sedang melakukan penerbangan pada waktu dan lokasi yang sama.

Pesawat militer sering ditugaskan untuk melakukan suatu proses intersepsi terhadap pesawat yang tidak dikenal, pesawat yang memasuki wilayah suatu negara, pesawat yang beroperasi di zona terlarang, pesawat yang tidak beroperasi sesuai dengan standar keamanan serta keselamatan penerbangan internasional. Berdasarkan ketentuan hukum udara internasional yang termuat di dalam Annex 2 Bab 3.8 terkait mengenai intersepsi pesawat khususnya pada bab *Rule of Air* yang menyatakan di dalam ketentuannya sebagai berikut ini :

“Intersepsi pesawat udara akan diatur oleh peraturan dan arahan administrasi yang sesuai yang dikeluarkan oleh Negara-negara yang berkontrak sesuai dengan Konvensi penerbangan internasional, dan khususnya Pasal 3 (d) di mana Negara-negara Pihak melakukan, ketika mengeluarkan peraturan untuk pesawat Negara mereka, untuk memiliki dengan memperhatikan keamanan navigasi pesawat. Oleh karena itu, dalam menyusun peraturan dan arahan administrasi tepat dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan pada Lampiran 1, Bagian 2 dan Lampiran 2, serta pada Bagian 1.”

Terkait dengan ketentuan tersebut juga berkaitan dengan Pengaturan Konvensi Tokyo 1963 yang pada ketentuan Artikel 4 konvensi ini menyatakan sebagai berikut:

 Suatu negara yang dalam hal ini mengganggu pesawat lainnya dalam penerbangan untuk menjalankan yurisdiksi kriminalnya atas pelanggaran yang dilakukan di pesawat dalam kasus pelanggaran internasional berikut ini:

1. Pelanggaran berdampak pada wilayah tersebut;
2. Pelanggaran yang telah dilakukan oleh atau terhadap warga negara atau penduduk tetap dari Negara tersebut;
3. Pelanggarannya adalah terhadap keamanan wilayah ;
4. pelanggaran terdiri dari pelanggaran aturan atau peraturan yang berkaitan dengan penerbangan atau manuver pesawat yang sedang berlaku di Negara ;
5. Pelaksanaan yurisdiksi diperlukan untuk memastikan kepatuhan terhadap kewajiban Negara tersebut berdasarkan perjanjian internasional multilateral (Tildesley 2020).

Berdasarkan ketentuan yang termuat tersebut, maka dalam hal ini apabila dikaitkan dengan permasalahan intersepsi pesawat jet tempur Rusia terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat di wilayah udara internasional Laut Medeterania maka, penegakan hukum berupa intersepsi yang dilakukan oleh pihak Rusia terhadap Amerika Serikat merupakan suatu tindakan yang kurang tepat meskipun wilayah tersebut berada di dekat pangkalan militer milik Rusia di wilayah Hymen.

Terkait dengan lokasi terjadinya peristiwa intersepsi tersebut masih berada pada wilayah udara udara internasional Laut Medeterania yang merupakan wilayah laut lepas yang di dalam ketentuan Konvensi Hukum Laut Internasional tidak diperkenankan bagi negara manapun untuk mengakui kepemilikan secara individu atas wilayah tersebut. Karena wilayah laut tersebut diperuntukkan untuk semua bangsa di dunia dengan tetap memperhatikan keamanan dan perdamaian dunia.

Posisi Rusia sebagai negara yang melakukan intersepsi secara tidak aman tersebut dapat melakukan *Satisfaction* sebagai suatu bentuk kesadaran telah melakukan pelanggaran terhadap hukum internasional khususnya terhadap konvensi penerbangan internasional yang telah menyepakati adanya standar keamanan serta memperhatikan keselamatan saat melakukan operasi penerbangan di wilayah udara internasional tersebut.

*Satisfaction* merupakan bentuk pertanggungjawaban yang tepat untuk diterapkan di dalam pelanggaan intersepsi ini dibandingkan dengan bentuk tanggunjawab lainnya yaitu Restitusi dan Komepensasi sesuai yang termuat di dalam ketentuan Pasal 35 Draf *International Law Commission* dalam hal ini. Hal tersebut karena tidak adanya kerugian secara material berupa kerusakan maupun perubahan kondisi yang harus dilakukan pemulihan. Maka, Pertanggungjawaban yang tepat untuk diterapkan adalah dalam bentuk *Satisfaction.*

Adanya kewajiban dari pihak Rusia untuk melakukan *Satisfaction* di dalam hal ini, karena Rusia melakukan intersepsi yang membahayakan. Namun, hal tersebut belum juga dilakukan oleh Rusia karena pihaknya menyatakan bahwa telah beroperasi sesuai dengan prosedur dan standar keamanan dan keselamatan penerbangan intenasional. Namun, adanya *Turbulesi* atau goncangan pada pesawat yang diakibatkan oleh pesawat Rusia tersebut dengan alasan apapun tidak dapat dibenarkan di dalam konvensi-konvensi penerbangan internasional karena dianggap membahayakan penerbangan internasional.

Setiap negara menyepakati untuk melakukan suatu kolaborasi di dalam mengamankan tingkat keseragaman yang kemudian diterapkan di dalam peraturan sebagai suatu standar, prosedur yang terkait serta berhubungan dengan pesawat terbang, saluran udara dan layanan tambahan dalam semua hal yang seragam yang kemudian akan memfasilitasi dan meningkatkan navigasi penerbangan udara.

Berdasarkan adanya pengaturan di atas yang dimaksudkan sebagai prosedur yang dapat menunjang dan diperlukan serta direkomendasikan tidak lain berupa beberapa hal yang menyangkut kebutuhan serta standar yang menunjang di dalam melakukan penerbangan internasional yang memperhatikan keamanan dan keselamatan pada saat pesawat udara beroperasi di wilayah udara.

Intersepsi pesawat udara di wilayah udara intenasional yang tidak sesuai dengan aturan dan di anggap membahayakan bagi keamanan dan keselamatan penerbangan juga di dalam hal pertanggungjawaban negara harus merujuk pada ketentuan yang termuat di dalam *Draft Articles on Responsibility of States for International Wrongfull Acts* yang di dalamnya mengatur mengenai ketentuan pertanggungjawaban negara atas pelanggaran hokum udara internasional (Moore 2008).

Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh *International Law Commission (ILC)* yang termuat di dalam draf pasal 14 menyebutkan sebagai berikut:

“Setiap negara memiliki kewajiban untuk melakukan hubungan dengan negara yang lainnya sesuai dengan prinsip kedaulatannya masing-masing negara serta tunduk pada hukum internasional (Malcom N 1997).

Berdasarkan ketentuan yang telah termuat di atas maka jelas ditegaskan bahwa negara harus mematuhi dan menghormati ketentuan hukum internasional oleh suatu negara apabila antar negara satu dengan yang lainnya melakukan suatu hubungan kerja sama internasional untuk menjamin keberadaan kepentingan nasional negara-negara yang lainnya.

Peristiwa intersepsi ini juga dikaitkan dengan peristiwa keluarnya Amerika Serikat dari perjanjian Militer Udara Terbuka pada Tanggal 21 Mei 2020 yang pada dasarnya perjanjian ini memungkinkan untuk adanya pemantauan dari udara atas negara-negara anggota. Penarikan diri oleh Amerika Serikat ini dilakukan karena Rusia dianggap telah melanggar perjanjian militer udara terbuka dengan tidak mengijinkan Amerika Serikat melakukan penerbangan di atas Kota Kalininggrad (DefenseNews).

Perjanjian terkait mengenai langit terbuka yang mulai diberlakukan pada tanggal 1 Januari 2002 yang pada saat ini telah memiliki 35 Negara sebagai para pihak di dalam perjanjian tersebut. Perjanjian ini dibuat dan disepakati dengan tujuan untuk meningkatkan saling pengertian dan kepercayaan diri dengan memberikan suatu informasi sebagai suatu wujud untuk mengumpulkan informasi tentang kekuatan militer (Morris 2019).

Pada Oktober 2019, berdasarkan keterangan yang ada di dalam dokumen dari Dewan Perwakilan, Donald Trump sebagai Presiden Amerika Serikat sedang mempertimbangkan penarikan Amerika Serikat dari perjanjian udara terbuka. Sekutu dan mitra NATO khususnya Ukraina, menentang langkah tersebut karena adanya kekhawatiran hal tersebut akan memberikan ijin terhadap Rusia untuk dapat melakukan suatu larangan penerbangan yang dilakukan secara berlebihan yang dapat berdampak pada kurangnya informasi mereka terhadap pergerakan militer dari Rusia (Association 2020).

Semenjak bulan April 2020, Sekretaris Negara dari Amerika Serikat beserta Menteri Pertahanannya Mark Eksper telah menyetujui adanya penarikan pihak Amerika Serikat dari perjanjian terkait dengan langit terbuka karena adanya dugaan pelanggaran yang dilakukan oleh pihak Rusia.

Adanya Peristiwa intersepsi yang membahayakan dan dilakukan di wilayah udara internasional yang merupakan kawasan bebas terbang bagi pesawat-pesawat manapun menimbulkan berbagai macam pendapat serta dugaan terkait maksud dan tujuan intersepsi tersebut yang terkesan berdekatan dengan beberapa macam kejadian yang melibatkan kedua belah pihak seperti intersepsi yang terjadi di tengah ketegangan Rusia di dalam menghadapi permasalahan Geo-Politiknya.

Selain hal tersebut peristiwa intersepsi ini juga bertepatan dengan adanya intervensi yang dilakukan oleh Rusia terhadap Pemilu yang diadakan oleh Amerika Serikat. Bahkan sebelumnya, Menteri Luar Negeri dari Amerika Serikat, Mike Pompeo telah memberikan upaya peringatan kepada Presiden Rusia yaitu Vladimir Putin (Jennifer Hansler 2019).

Intervensi politik Amerika Serikat menjelang Pemilu pada 2020 mendatang yang dilakukan oleh Rusia menjadi sorotan serta fokus besar hingga pada saat ini. Rusia diduga telah melakukan intervensi di dalam pemilihan umum Amerika Serikat sejak 2016 lalu demi kemenangan Trump. Menteri Luar Negeri dari Amerika Serikat menyatakan bahwa intervensi yang telah dilakukan oleh pihak Rusia terkait dengan pemilu di Amerika Serikat merupakan suatu tindakan yang tidak dapat diterima. Hal tersebut juga dapat bertampak dengan semakin memburuknya hubungan antara kedua belah pihak baik Amerika Serikat maupun Rusia.

**Sanksi Terhadap Pelanggaran Udara Internasional Dalam Peristiwa Intersepsi Pesawat yang ditujukan kepada Rusia terhadap Amerika Serikat berdasarkan Piagam PBB**

Sanksi-sanksi internasional sebagai suatu bagian kewenangan diplomatik yang diberlakukan oleh suatu negara, organisasi internasional terhadap suatu negara maupun organisasi internasional terkait kasus ini diberikan kepada Rusia atas pelanggaran intersepsi pesawat di wilayah udara internasional terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat yang bertujuan untuk mewujudkan perlindungan terkait dengan adanya kepentingan keamanan negara maupun ketentuan hukum internasional yang dapat mengancam serta mengganggu stabilitas dari perdamaian dan keamanan yang merupakan tujuan utama adanya Piagam Perserikatan Bangsa-bangsa bagi seluruh bangsa di dunia (Whitecase, 2020).

Siklus dari keberadaan sanksi sering dimulai dari Dewan Keamanan terkait dengan adanya pelanggaran terhadap hukum internasional. Dewan Keamanan PBB biasanya mengutamakan untuk menempuh cara damai untuk mencegah adanya eskalasi atau pecahnya konflik menjadi lebih rumit. Pada tahapan ini, bahkan petunjuk sanksi Dewan Keamanan mungkin cukup untuk mendorong pihak-pihak yang berkonflik untuk berdialog. Oleh karena itu Dewan Keamanan biasanya akan mempertimbangkan semua langkah yang diambil oleh Dewan Keamanan termasuk langkah apa yang tepat sebagai upaya penegakan hukum (Mikael 2011).

Sanksi yang diberikan oleh Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-bangsa diberlakukan juga sebagai suatu upaya di dalam mendukung terwujudnya perdamaian. Berdasarkan ketentuan yang termuat di dalam Pasal 41 Piagam Perserikatan Bangsa-bangsa menyatakan sebagai berikut ini :

“Dewan keamanan dapat memutuskan tindakan apa yang tidak melibatkan penggunaan angkatan bersenjata yang akan digunakan untuk memberikan efek pada keputusannya, dan Dewan Keamanan dapat meminta anggota Perserikatan Bangsa-bangsa untuk menerapkan tindakan tersebut. Ini termasuk gangguan total atau sebagian dari hubungan ekonomi dan kereta api, laut, udara, pos, telegrafik, radio beserta dengan sarana komunikasi lainya serta adanya pemutusan hubungan diplomatik” (Irishtimes 2002).

Berdasarkan ketentuan yang telah dijelaskan di atas maka, dapat diketahui bahwa Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-bangsa di dalam hal ini berhak dan berwenang untuk memberikan suatu tindakan asalkan tindakan tersebut bukan diberikan di dalam bentuk kekerasan, konflik atau pertikaian sebagai balasan atas pelanggaran yang dilakukan suatu negara. Segala bentuk sanksi yang melibatkan angkatan bersenjata bukan termasuk di dalam ketentuan yang di atur di dalam Pasal 41 Piagam Perserikatan Bangsa-bangsa.

Apabila dikaitkan dengan permasalahan terkait dengan adanya intersepsi pesawat jet tempur milik Rusia terhadap pesawat mata-mata milik Amerika Serikat yang terjadi di wilayah udara internasional Laut Medeterania, maka dalam hal ini jelas di dalam menyelesaikannya tidak diperbolehkan adanya suatu unsur kekerasan untuk dijadikan sebagai suatu sanksi di dalam pelanggaran terhadap pengaturan penerbangan internasional yang terjadi antar negara ini. Sebagai suatu langkah di dalam melakukan penegakan hukum di dalam menghadapi adanya suatu pelanggaran terhadap ketentuan dan aturan yang telah disepakati oleh berbagai negara-negara yang ada di dunia.

Sebagai suatu alternatif penyelesaian di dalam memandang dan menyikapi pelanggaran yang terjadi atas peristiwa intersepsi pesawat jet tempur Rusia terhadap pesawat mata-mata milik Amerika Serikat di wilayah udara internasional Laut Medeterania. Upaya utama di dalam hal ini yang harus ditempuh terlebih dahulu adalah segala jenis dan metode penyelesaian secara damai yang telah di atur di dalam ketentuan hukum internasional. Terkait juga di dalam hal ini ketentuan yang telah dijelaskan di dalam Pasal 33 Piagam Perserikatan Bangsa-bangsa yang secara jelas telah menjelaskan di dalamnya sebagai berikut ini :

“Para pihak yang sedang bersengketa, yang kelanjutannya cenderung membahayakan pemeliharaan perdamaian dan keamanan internasional, pertama-tama harus mencari solusi melalui negosiasi, konsiliasi, arbitrasi, penyelesaian pengadilan, badan-badan regional atau pengaturan atau melalui cara damai yang lainnya yang telah para pihak pilih untuk menyelesaikannya” (Affairs, 2019).

Berdasarkan ketentuan yang telah di jelaskan di atas terkait dengan pengaturan yang ada di dalam Pasal 33 Piagam Perserikatan Bangsa-bangsa maka apabila dikaitkan dengan permasalahan intersepsi pesawat jet tempur Rusia terhadap Pesawat mata-mata milik Amerika Serikat di wilayah udara internasional Laut Medeterania tersebut maka, yang lebih cocok untuk menjadi pilihan penyelesaian permasalahan adalah melalui cara negosiasi.

Negosiasi dalam hal ini dinilai paling tepat menjadi suatu alternatif penyelesaian permasalah terkait intersepsi pesawat yang terjadi di wilayah udara internasional Laut Mediterania. Mengingat karakteristik dari tipe penyelesaian model negosiasi merupakan cara penyelesaian permasalahan hukum internasional yang paling sederhana diantara jenis pilihan penyelesaian sengketa yang telah ditetapkan dan menjadi alternatif pilihan yang diberikan oleh Perserikatan Bangsa-bangsa.

Berdasarkan amanat yang tertuang di dalam Pasal 1 Piagam Perserikatan Bangsa-bangsa terkait dengan tujuannya yang tidak lain adalah untuk mempertahankan adanya perdamaian dan keamanan internasional antar negara di dunia. Tujuan tersebut erat kaitannya dengan dengan upaya penyelesaian terhadap permasalahan internasional yang terjadi antar negara yang satu dengan negara yang lainnya yang di upayakan dapat di selesaikan dengan secara damai.

Penentuan status dari pesawat yang melakukan objek pelanggaran menjadi sangat penting untuk diperhatikan di dalam mempertimbangkan sanksi apa yang akan diberikan terkait pelanggaran ketentuan dan aturan internasional mengenai tentang penerbangan internasional. Penentuan status pesawat di dalam hal ini juga sebagai parameter untuk menentukan pihak mana yang harus bertanggungjawab di dalam planggaran hukum udara internasional terhadap tindakan intersepsi ini.

Di samping itu, Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-bangsa juga termasuk pula Majelis Umum yang memegang peran dalam managemen pemecahan permasalahan antar negara dengan menggunakan sistem yang telah disepakati di dalam model penyelesaian permasalahan antar negara yang sesuai dengan sistem Perserikatan Bangsa-bangsa. Sebagai salah satu contohnya adalah dengan adanya pemberian Majelis Umum kewenangan untuk memberikan rekomendasi secara luas atas segala macam bentuk permasalahan yang dianggap dapat membahayakan keamanan dan perdamaian.

Sanksi internasional terkait dengan adanya suatu pelanggaran udara internasional ini juga sebagai suatu wujud dari penegakan hukum yang termuat di dalam Annex 17 mengenai tentang *Security safeguarding international Aviation Againts Acts of Unlawful Interference* yang khususnya pada Pasal 12 menyatakan sebagai berikut ini :

“Masing-masing negara yang menjadi pihak di dalam konvensi ini menyepakati untuk mengambil langkah untuk memastikan bahwa setiap pesawat terbang yang melakukan penerbangan melakukan manuver di dalam wilayahnya dan harus mematuhi peraturan dan ketentuan yang berkaitan dengan penerbangan dan manuver pesawat yang sesuai dengan aturan tersebut. Setiap negara di wajibkan untuk menjaga dan menyesuaikan aturan yang di bentuk dengan berpedoman pada konvensi ini. Di atas wilayah laut lepas, aturan yang telah berlaku adalah yang telah ditetapkan di dalam konvensi ini. Setiap negara menjamin adanya suatu penuntutan terhadap semua pihak yang telah melanggar peraturan yang telah diberlakukan ini” (Cockpit, 2014).

Dewan keamanan di dalam permasalahan ini juga dapat menggunakan wewenangnya untuk mengeluarkan sanksi yang dapat diterapkan kepada negara-negara anggotanya apabila melanggar ketentuan terkait keamanan dan keselamatan penerbangan internasional pada saat pesawat udara sedang beroperasi, sanksi tersebut dapat berupa peringatan yang diberikan kepada negara yang bersangkutan dapat juga berupa denda.

Denda menjadi suatu alternatif sanksi yang efisien di dalam permasalahan hukum udara internasional karena efeknya akan dirasakan langsung oleh negara yang melakukan pelanggaran. Selain itu mengingat pada dasarnya sanksi penerbangan yang merupakan bentuk dari sanksi transportasi yang sering bertujuan untuk mengurangi suatu kemudahan akses ataupun mobilitas antar negara satu ke negara yang lainnya. Sanksi yang diberikan juga dapat berupa pembatasan akses suatu pesawat di dalam melewati wilayah tertentu dalam jangka waktu yang telah disepakati dan ditentukan (Chathamhouse, 2015).

Dewan keamanan dalam permasalahan terkait dengan pelanggaran di wilayah udara internasional ini dapat memberikan rekomendasi kepada para pihak dengan tujuan sebagai langkah untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi antar Negara terkait. Segala tindakan yang dilakukan oleh Dewan Keamanan dalam hal ini harus tetap berdasarkan pada prinsip keadilan yang sesuai dengan ketentuan hukum internasional tanpa adanya hal yang dapat merugikan kepentingan nasional suatu negara.

Selain Dewan Keamanan, Majelis Umum dalam permasalahan ini juga dapat menggunakan wewenangnya untuk mengeluarkan suatu resolusi yang bersifat rekomendatif sebagai suatu arahan maupun nasihat yang dapat dijadikan rujukan untuk menyelesaikan permasalahan terkait dengan pelanggaran intersepsi pesawat jet tempur Rusia terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat di wilayah udara internasional Laut Medeterania ini.

Diharapkan dengan adanya resolusi dari Majelis Umum ini dapat memberikan pengaruh besar pada proses pembentukan dan penyatuan pendapat dari negara-negara anggota terkait dengan hak serta kewajiban untuk menyikapi suatu pelanggaran udara internasional yang harus tetap berpedoman pada tujuan utama dari Piagam PBB yaitu mengutamakan adanya keamanan dan kedamaian bagi seluruh negara yang ada di dunia.

**PENUTUP**

**Simpulan**

 Pertanggungjawaban yang dapat dijadikan sebagai alternatif atau rujukan di dalam menghadapi permasalahan pelanggaran yang dilakukan oleh Rusia pada saat melakukan penerbangan di wilayah hukum udara internasional harus merujuk pada ketentuan hukum internasional terkait mengenai bentuk pertanggungjawaban yang harus dilakukan oleh negara yang melakukan tindak pelanggaran termuat di dalam Bab 2 *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* yang dapat diterapkan terhadap pelanggaran intersepsi terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat adalah bentuk “*Satisfaction”* yang ketentuannya telah termuat dan diatur di dalam pasal 37 *Responsibility of States for internationally Wrongful Acts.* Ketentuan di atas menyatakan di dalamnya bahwa terkait dengan melaksanakan suatu pertanggungjawaban terhadap tindakan pelanggaran hukum internasional yang paling tepat adalah dalam bentuk *“Satisfaction”* sebagai suatu bentuk kesadaran telah melakukan pelanggaran terhadap hukum internasional khususnya terhadap konvensi penerbangan internasional yang telah menyepakati adanya standar keamanan serta memperhatikan keselamatan saat melakukan operasi penerbangan di wilayah udara internasional tersebut.

Satisfaction menjadi satu-satunya bentuk pertanggungjawaban yang sesuai di dalam pelanggaran pada peristiwa intersepsi pesawat jet tempur Rusia terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat di Wilayah udara internasional Laut Medeterania. Pihak Rusia yang melakukan intersepsi hingga mengakibatkan turbulensi pada pesawat mata-mata Amerika Serikat dianjurkan untuk melakukan Satisfaction yaitu dilakukan melalui perundingan secara diplomatik antar pihak yang terkait dalam pelanggaran peristiwa intersepsi ini yang kemudian diwujudkan melalui adanya permohonan maaf secara resmi dari pihak Rusia kepada Amerika Serikat karena pelanggaran tersebut tidak menimbulkan kerugian secara material hanya berupa hal yang membahayakan di dalam penerbangan internasional.

Sedangkan, sanksi internasional yang dapat diterapkan di dalam peristiwa ini adalah sanksi administrasi berupa denda dari Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-bangsa. Denda merupakan sanksi yang tepat di dalam hal ini dikarenaka efeknya dapat dirasakan secara langsung oleh negara yang melakukan pelanggaran terhadap udara internasional yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan di wilayah udara tersebut. Hal ini juga merujuk pada adanya resolusi-resolusi yang dapat dikeluarkan juga oleh Dewan Keamanan maupun Majelis umum yang dapat mengeluarkan resolusi dalam bentuk rekomendasi terhadap pertanggungjawaban terkait dengan pelanggaran di wilayah udara internasional ini.

**Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan di atas terkait dengan permasalahan mengenai intersepsi pesawat jet tempur Rusia terhadap pesawat mata-mata Amerika Serikat di wilayah udara internasional Laut Medeterania yang merupakan wilayah yang terbuka dan bebas diperuntukan bagi seluruh bangsa-bangsa yang ada di dunia maka harus juga memperhatikan terkait dengan tujuan utama dari Perserikatan Bangsa-bangsa yaitu tetap memperhatikan dan mengusahakan terwujudnya tujuan dari Piagam Perserikatan Bangsa-bangsa yaitu menjaga dan mewujudkan keamanan dan perdamaian bagi seluruh negara yang ada di dunia. Selain itu bagi Rusia serta Amerika di dalam melakukan operasi penerbangan di wilayah udara internasional khususnya Laut Medeterania dalam hal ini harus memperhatikan standar keamanan penerbangan di wilayah udara internasional yang merupakan wilayah yang bebas untuk digunakan sebagai lokasi penerbangan bagi seluruh negara yang ada di dunia berdasarkan aturan Konvensi Hukum Laut Internasional.

**DAFTAR PUSTAKA**

**BUKU**

Abeyratne, Ruwanrissa. 2014. *Regulation of AirTransport the Slumbering Sentinel*, Newyork : Springer International Publishing Switzerland.

Atmasasmita, Romli. 2006. *Pengantar Hukum Pidana Internasional.* Bandung: Refika Adhima.

Bruggink, J.J.H. 1996, *Rechts Reflectief*, diterjemahkan oleh Arief Sidartha dalam *Refleksi tentang hukum,* Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

Cassese, Antonio. 2003, *International Criminal Law,* New York : Oxford University Pres.

Cullen, Anthony. 2010, *The Concept of Non-International Armed Conflict in International Humanitarian Law.* Cambridge : Cambridge University Press.

Davidson, 1994, *Hak Asasi Manusia : Sejarah, Teori, dan Praktek Dalam Pergaulan Internasional,* Jakarta : Grafiti.

Fajar, Yulianto Ahmad. 2015, *Dualisme Penelitian Hukum-Normatif dan Empiris,* Yogjakarta : Pustaka Pelajar.

Gangale, Thomas. 2018. *How high the sky : the definition of outer space and territorial airspace in international law,* Netherland *:* Library of Congress Cataloging-in-Publication Data.

Hornby, Albert Sidney. 1985, *Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English,* Newyork: Oxford University Press.

Ibrahim, Johny. 2008, *Teori dan Metodelogi Penelitian Hukum Normatif,* Malang : Bayu Media Publishing.

Jeffrey, Garry. 2008. The *History of flight.* New York City : David West Books

Jessup, Philip C. 2012. *A Modern Law of Nations : Pengantar Modern Antar Bangsa.* Terjemahan Fitria Mayasari. Bandung : Nuansa

Kraska, James. 2013, *International Maritime Security Law,* California: Martinus Nijhoff Publisher

Mardalis. 2009, *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*, Jakarta : Bumi Aksara.

Marietta, Benko. 2006. *Essential Air & Space Law*, Netherlands : Eleven International Publishing.

Martono, 2007. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional,* Jakarta : Grafindo Persada.

Marzuki, Peter Mahmud. 2007, *Penelitian Hukum,* Jakarta : Kencana Prenada Media Group.

Mauna, Boer. 2015. *Hukum Internasional*: *Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global.* Bandung : Alumni.

Meyer, Lukas H. 2009, *Legitimacy, Justice and Public International Law.* Cambridge : Cambridge University Press.

Milde, Michael. 2018, *essential air and space law,* Utrecht : evelen international publishing.

Nasution, Johan. 2008, *Metode Penelitian Ilmu Hukum,* Bandung : Mandar Maju.

Parthiana, I Wayan. 2003, *Pengantar Hukum Internasional,* Bandung : Maju Mundur.

Paulsson, Jan. 2005. *Denial of Justice in Internatioal Law,* Cambridge : Cambridge University Press.

Pintela, Gheorghe. 2012,  *peacful settlement of international disputes,* Romania: Quaestus.

Reus-Smit, Christian. 2004. *The Politics of International Law.* Cambridge : Cambridge University Press.

Rudy, May. 2002, *Hukum Internasional,* Bandung : Refika Aditamav

Shaw, Malcom N. 1997, *International Law,* Cambridge : Cambridge University Press

Starke, J.G. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*, edisi kesepuluh, Jakarta: Sinar Grafika.

Susanti, Dyah Ochtorina dan Efedi, A’an. 2014, *Penelitian Hukum (Legal Research),* Jakarta : Sinar Grafika.

Suwardi, Sri Setyaningsih. 2006, *Penyelesaian Sengketa Internasional .* Jakarta : UI-Press.

Thakur, Ramesh dan Macontent, Peter. 2004, *From Sovereign Impunity to International Accountability, The search for a justice in a world of states,* Newyork : United Nations University Press.

Wallace, Rebecca. 2018, *Hukum Internasional.*  Diterjemahkan oleh Bambang Arumanadi, Semarang : IKIP Semarang Press.

Wells, Donald A. 2005, *The United Nation : States vs International Laws,* Newyork : Algora Publishing.

**JURNAL, SKRIPSI, THESIS**

Alexander, Engvers. 2001. *The Principle of Sovereignty in the Air : to what extent can it be upheld againts aerial intruders.* Thesis. Swedia : Faculty of Law University of Lund.

Astawa, Kt. Diara. 2014. *Sistem Hukum Internasional,* Jurnal Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan. Th. 27. No. 1. Malang : Universitas Negeri Malang.

Barus, Yan Jefri. 2014. *Yurisdiksi wilayah udara suatu Negara dalam Perspektif Hukum Internasional.* USU Law Journal. Medan: Universitas Sumatera Utara.

Kusumaningrum, Adi. 2017. *The Challenges of International Air Law Principles in Globalization Era.* Jurnal Ilmu Hukum Volume 4 No. 2, November 2017. Malang : Universitas Brawijaya.

Lestari, Endang Puji. 2015. *Rekonsepsi Hak Penguasaan Negara Atas Wilayah Udara ditengah Kebijakan Liberasi Penerbangan.* Jurnal Rechsvinding. Bandung: Universitas Padjajaran.

Ntorina Antoni. 2015. *Safety Oversight over Disputed Airspace,* The Aviation and Space Journal XIV No. 1. Bolongna : Almamater Studiorium

Sefriani, 2015. *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional.* Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM No. 4 Vol. 538, Yogjakarta: Universitas Islam Indonesia.

Widarto, Bambang. 2014. *Pertanggungjawaban Hukum dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara ditinjau berdasarkan Aspek Hukum Internasional.* Jurnal Yuridis Volume 1 No. 2, Desember 2014. Jakarta: Dinas Hukum Angkatan Udara.

**PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

*Annex Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation.*

*Charter of the United Nation.* 1945. San Fransisco

*Montenvideo Convention on the Right and Duties of states. 1933.* Montenvideo

Resolusi Majelis Umum PBB No. 2625 tahun 1970 tentang *Declaration on Principle of International Law Concerning Friendly Relations and Co-operation among States in Accordance with the Charter of United Nations.*

*Convention on International Aviation. 1944. Chicago.*

*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation. 1919. Paris.*

*Tokyo of the Convention on Offences and Certain Other Acts Commited on Board Aircraft.* 1963.

*Universal Declarations of Human Right.* 1948. New York

**INTERNET**

[Anas Maaz](https://www.quora.com/profile/Anas-Maaz-1), 2019 *What is Jet Interception* (https:// www. quora. com/ what-is-jet-interception)

Aviation Stack Exchange, 2017, *Correct Pricedure for military aircraft interception over international waters (*[https://aviation.stackexchange.com/ ques tions/56620/what-are-the-correct-procedures-for-military-air craft-interception-over-internat](https://aviation.stackexchange.com/%20ques%20tions/56620/what-are-the-correct-procedures-for-military-air%20craft-interception-over-internat))

Barbara Starr, 2019, *Russia intercept US aircraft over Mediterranean Sea (*[https://edition.cnn.com/ 2019/06/04/politics/russia-us-aircraft-mediterr anean/index.html](https://edition.cnn.com/%202019/06/04/politics/russia-us-aircraft-mediterr%20anean/index.html))

Caroline Kelly, 2019, *Russia intercepts US aircraft flying over the Mediterranean Sea (*[https://edition.cnn.com/2019/06/04/politics/russ ia-us-aircraft-mediterranean/index. html](https://edition.cnn.com/2019/06/04/politics/russ%20ia-us-aircraft-mediterranean/index.%20html%20) )

CFI Notebook, 2019, *Intercept Procedures (*https://www .cfinotebook. net/notebook/flight-hazards-and-safety/intercept-procedures)

Civil Aviation Authority. 2019, *Introduction to International Air Law (*https://caainternational. com/course/ introduction-international-air-law-e-learning-classroom/)

Clement Chrpentreau, 2019 *US Protests “Unsafe” interception of patrol plane by Russian jet* *(*[*https://www.aerotimeaero/clement. Charpentre au/22718-us-protests-unsafe-interception-of-patr ol-plane-by-russian-jet*](https://www.aerotimeaero/clement.%20Charpentre%20au/22718-us-protests-unsafe-interception-of-patr%20ol-plane-by-russian-jet)*)*

David Martin,2019,*Russian jet conduct unsafe intercept of United State Navy plane (*[*https://www.cbsnews.com/news/russian-su-35-fighter-jets-russian-jet-con ducts-unsafe-int er cept-of-us-navy-plane/*](https://www.cbsnews.com/news/russian-su-35-fighter-jets-russian-jet-con%20ducts-unsafe-int%20er%20cept-of-us-navy-plane/)*)*

Federal Aviation Administration, 2014, National Security and Interce ption Procedure [(https ://www.faa.gov/air\_t raffic/publications/ atpubs/aim\_html/ chap5\_section\_6 .html](https://www.faa.gov/air_t%20raffic/publications/%20atpubs/aim_html/%20chap5_section_6.html))

Harcourt Butler, 2005, *International Standart Annex II (*<https://www.coursehero.com/file/33150332/an02-conspdf/>)

Human Right Watch, 2016, *International Criminal Court* (https://www. hrw.org/topic/international-justice/international-criminal-court)

Johan G. *Aircraft Interception 2018 (*[http://wiki.flightgear.org/ Aircraft Interception](http://wiki.flightgear.org/%20Aircraft%20%20Interception))

Kenya Law, *Convention on International Civil Aviation, 2016 (*[http://kenyalaw.org/treaties/63/ Convention-on-International-Civil-Aviation--Chicag](http://kenyalaw.org/treaties/63/%20Convention-on-International-Civil-Aviation--Chicag))

Legik, 2018, *Peaceful solution in the dispute article 33 charter of the united nation, (*<https://www.lewik.org/term/12100/peaceful-solution-in-the-dispute-article-33-charter-of-the-united-nations/>)

LT. Gen Russel J. Handy US Air Force, 2016 *Air Intercept Safety (*http:// apdf-magazine.com/air-intercept-safety/)

Maxius, 2018, *Verdrag van Verenigde Naties inzake het rech van zee 1982 (*[https://maxius.nl/verdrag-van-de-verenigde-naties-inzake-het-recht-van-de-zee-montego-bay-10-12-1982/artikel87)](https://maxius.nl/verdrag-van-de-verenigde-naties-inzake-het-recht-van-de-zee-montego-bay-10-12-1982/artikel87%29)

Moscow rejects report on unsafe intecept over Mediterranean ([https://tass.com/defense/1061749)](https://tass.com/defense/1061749%29%20)

Peace Palace Libarary. 2019 , *Settlement of International Disputes Introduction (https://www .peacepalacelibrary.nl/tag/international-dispute-settlement-2/)*

Radio Free Europe Liberty, *Moscow Rejects U.S Accusations Of Unsafe Airccraft Interception Over Mediterranean* ([https://www.rferl.org/a/ moscow-rejects-u-s-accusations-of-unsafe-aircraft-interce ption-over-me diterranean/29982465.html)](https://www.rferl.org/a/%20moscow-rejects-u-s-accusations-of-unsafe-aircraft-interce%20ption-over-me%20diterranean/29982465.html%29%20)

Russian SU-35 Fighter Makes irresponsible Intercept of Navy P-8A over Mediterranean ([https://news.usni.org/2019/06/04/russian-su-35-fighter-makes-irresponsible-intercept-of-navy-p-8a-over-mediterran ean](https://news.usni.org/2019/06/04/russian-su-35-fighter-makes-irresponsible-intercept-of-navy-p-8a-over-mediterran%20ean))

Skybrary, 2018, *Military Interception Signalling (*[https://www.skybrary.aero/index.php/Military Interception\_Signalling](https://www.skybrary.aero/index.php/Military%20Interception_Signalling))

Space Legal Issue, 2019, *The history of the Chicago Convention of 1944 (*https://www.spacelegal issues.com/space-law-the-chicago-conven tion-of-1944/)

Space Legal Issues. 2019, *The Paris Convention of 1919*  (https://www. spacelegalissues.com/space-law-the-paris-convention-of-1919/)

The WB National University of Juridical Sciences Kolkata, 2016. *International Aviation Law (*[https://nujs.edu/courses/international-aviation-law-course-outline)](https://nujs.edu/courses/international-aviation-law-course-outline%29%20)

U.S Naval Forces Europe-Africa, 2019 *Russian Intercept over Mediterrane sea* (<https://www.c6f.navy.mil/PressRoom/News/News-Display/Article/1866330/russian-intercept-over-mediterranean-sea/> )

Wisnu Darjono, 2018, *Tinjauan Procedure interception of civil aircraft dalam menjaga kedaulatan dan keamanan ruang udara*, ([http://stpicurug.ac.id/wpcontent/uploads/2018/02/Tinjauan-Procedure-Interception-of-Aircraft-Dal am-Menjaga-Kedaulatan-dan-Keamanan-Ruang-Udara-Indonesia](http://stpicurug.ac.id/wpcontent/uploads/2018/02/Tinjauan-Procedure-Interception-of-Aircraft-Dal%20am-Menjaga-Kedaulatan-dan-Keamanan-Ruang-Udara-Indonesia) )

Yale Law School The Avalon Project, *Decade of American Foreign Policy Convention on International Civil Aviation (*https://avalon.law. yale.Edu/20thcentury/decad048 )