

**ANALISIS HUKUM UDARA INTERNASIONAL TERHADAP
GANTI KERUGIAN BAGI KORBAN PENEMBAKAN
PESAWAT KOREAN AIR LINES 007 YANG
DILAKUKAN OLEH UNI SOVIET
PADA TAHUN 1983**



FAIDAH NADIA

NIM. B011171412



**PROGRAM STUDI SARJANA ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024**

HALAMAN JUDUL

ANALISIS HUKUM UDARA INTERNASIONAL TERHADAP GANTI KERUGIAN BAGI KORBAN PENEMBAKAN PESAWAT KOREAN AIR LINES 007 YANG DILAKUKAN OLEH UNI SOVIET PADA TAHUN 1983

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Sarjana Pada
Program Studi Sarjana Ilmu Hukum

Disusun dan diajukan oleh:

FAIDAH NADIA

NIM. B011171412

**PROGRAM STUDI SARJANA ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024**

PENGESAHAN SKRIPSI

**ANALISIS HUKUM UDARA INTERNASIONAL TERHADAP GANTI KERUGIAN
BAGI KORBAN PENEMBAKAN PESAWAT KOREAN AIR LINES 007 YANG
DILAKUKAN OLEH UNI SOVIET PADA TAHUN 1983**

Disusun dan diajukan oleh :

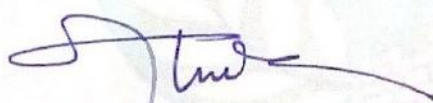
FAIDAH NADIA

B011171412

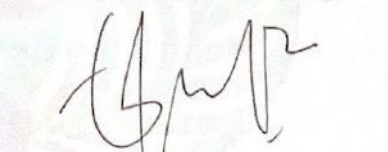
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk
dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana
Departemen Hukum Internasional Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada hari Selasa, 30 Juli 2024
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan.

Menyetujui,

Pembimbing Utama


Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H.
NIP. 19631028 199002 1 001

Pembimbing Pendamping


Dr. Tri Fenny Widayanti, S.H., M.H.
NIP. 19840205 200812 2 002

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum



Dr. Muhammad Ilham Arisaputra, S.H., M.Kn.
NIP. 19840818 201012 1005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

ANALISIS HUKUM UDARA INTERNASIONAL TERHADAP GANTIKERUGIAN BAGI KORBAN PENEMBAKAN PESAWAT KOREAN AIR LINES 007 YANG DILAKUKAN OLEH UNI SOVIET PADA TAHUN 1983

Diajukan dan disusun oleh:

FAIDAH NADIA

NIM. B011171412

Untuk Tahap SEMINAR SKRIPSI
Pada Tanggal 30 Juli 2024

Menyetujui:
Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama,



Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H.
NIP. 196310281990021001

Pembimbing Pendamping,



Dr. Tri Fenny Widayanti, S.H., M.H.
NIP. 198402052008122002



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219,546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: FAIDAH NADIA
N I M	: B011171412
Program Studi	: Ilmu Hukum
Departemen	: Hukum Internasional
Judul Skripsi	: ANALISIS HUKUM UDARA INTERNASIONAL MENGENAI GANTI KERUGIAN BAGI KORBAN PENEMBAKAN PESAWAT KOREAN AIR LINES 007 OLEH UNI SOVIET PADA TAHUN 1983

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Juli 2024


Prof. Dr. Hamzah Halim, SH, M.H., M.A.P.
NIP. 19731231 199903 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Nama : Faidah Nadia
NIM : B011171412
Program Studi : Sarjana Ilmu Hukum

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa penulisan Skripsi yang berjudul **Analisis Hukum Udara Internasional Terhadap Ganti Kerugian Bagi Korban Penembakan Pesawat Korean Air Lines 007 Yang Dilakukan Oleh Uni Soviet Pada Tahun 1983** adalah benar-benar karya saya sendiri. Hal yang bukan merupakan karya saya dalam penulisan Skripsi ini diberi tanda *citasi* dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 dan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Makassar, 30 Juli 2024

Yang membuat pernyataan,



Faidah Nadia

NIM. B011 17 1 412

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmartullahi Wabarakatuh

Syalom

Om Swastiastu

Namo Buddhaya

Alhamdulillah puji syukur dan terima kasih penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan berkah-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini dengan judul: **“Analisis Hukum Udara Internasional Terhadap Ganti Kerugian Bagi Korban Penembakan Pesawat Korean Air Lines 007 Yang Dilakukan Oleh Uni Soviet Pada Tahun 1983”**, yang merupakan tugas akhir dalam rangka menyelesaikan studi untuk menempuh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Dan tak lupa pula penulis kirimkan salam dan salawat atas junjungan Nabi Muhammad SAW yang merupakan sebaik-baik teladan bagi umat manusia, pelita dalam kegelapan zaman, dan penyempurna akhlak manusia.

Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati dan rasa syukur penulis ingin menghaturkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc. Selaku Rektor Universitas Hasanuddin., Prof. drg. Muhammad Ruslin, M.Kes., Ph.D., Sp.BM(K). selaku Wakil Rektor Bidang Akademik dan

Kemahasiswaan, Prof. Suheban, S.si., M.Pharm., Sc., Ph.D., Apt. selaku Wakil Rektor Bidang Perencanaan, Pengembangan dan Keuangan, Prof Dr. Farida Patittingi, S.H., M.Hum., selaku Wakil Rektor Bidang Sumber Daya Manusia, Alumni, dan Sistem Informasi, Prof. Dr. Eng. Adi Maulana, S.T., M.Phil., selaku Wakil Rektor Bidang Kemitraan, Inovasi, Kewirausahaan, dan Bisnis.

2. Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H., M.A.P., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan para Wakil Dekan; Prof. Dr. Maskun, S.H., LL.M., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kemahasiswaan, Prof. Dr. Iin Karita Sakharina, S.H., M.A., selaku Wakil Dekan Bidang Perencanaan, Sumber Daya dan Keuangan, serta Dr. Ratnawati, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan Bidang Kemitraan, Riset dan Inovasi;
3. Ayahanda tercinta H. Muh. Akib dan Ibunda tercinta H. Suhada, serta ketiga kakak penulis, dr. Ika Bihandayani, S.Ked., dr. Noviana, S.Ked., dan Saudari kembar penulis Fadiah Nadila, S.H. yang senantiasa memberikan doa yang tulus dengan kesabaran dan dukungan baik moril maupun materil kepada penulis. Tiada hal yang dapat penulis balaskan selain mengucapkan terima kasih atas segala ketulusan cinta dan kasih sayang kepada penulis. Semoga Allah SWT senantiasa memberi kesehatan dan perlindungan-Nya.
4. Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H. selaku Pembimbing Utama dan Dr. Tri Fenny Widayati, S.H., M.H. selaku Pembimbing Pendamping

atas segala kebaikannya selama ini dan ditengah kesibukan dan aktivitasnya senantiasa memberikan waktu luang dan bimbingan kepada penulis selama penyusunan skripsi ini.

5. Prof. Dr. Maskun, S.H., LL.M. selaku Penguji I dan Prof. Dr. Marcel Hendrapaty S.H., M.H. selaku Penguji II yang telah memberikan saran dan ilmu yang berharga selama proses penyelesaian skripsi ini.
6. Dr. Muhammad Ilham Arisputra, S.H., M.Kn., selaku Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum Universitas Hasanuddin.
7. Dr. Birkah Latif, S.H., M.H., LL.M., selaku Ketua Departemen Hukum Internasional Fakultas Hukum Internasional.
8. Dr. Dara Indrawati, S.H., M.H., selaku Dosen Penasehat Akademik atas segala bimbingan dan arahan yang diberikan kepada penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
9. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah memberikan ilmu pengetahuan, nasehat-nasehat serta wawasan yang begitu luar biasa dan telah penulis anggap sebagai orang tua selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
10. Seluruh Pegawai dan Staff Akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin atas segala bantuannya kepada penulis dalam segala urusan administrasi selama penyusunan skripsi.

11. Keluarga Besar *Asian Law Students' Association Local Chapter* Universitas Hasanuddin (ALSA LC UNHAS) yang telah menjadi wadah bagi penulis dalam mengembangkan keilmuan hukum, memluas relasi dan mengembangkan kualitas diri penulis. Terima kasih terkhusus kepada pengurus *Local Board* Periode 2018-2019 yang telah bersama-sama menjalankan kepengurusan yang penuh drama, khususnya Departemen *External Affairs*, *May you Always Be One!*
12. Teman-teman PLEDOI 2017, terima kasih atas pengalaman dan kebersamaan selama masa perkuliahan.
13. Keluarga Besar HI 2017 yang baik hati dalam membantu dan alhamdulillah tidak pelit selama masa perkuliahan serta menjadi teman diskusi yang seru.
14. Sahabat-sahabat terbaik dalam hidupku "SMAGURLS", Diaa, Dewi, Zahra, Jysa dan Sarro, yang telah menemani penulis sejak SMA hingga kini *you guys become my comfort place since then*, terima kasih untuk selalu ada dan mendengar keluh kesah penulis. *Thank you for being so reliable...I rarely saying this but I really love you guys. May life always treat us well.*
15. Teman-teman *Teletubbies* dan Hertasning 88D, Nuriyah Fara Muthia, Ananda Putri Fadhilah, Shabrina Elvina, Annisa Dwi, Retno Anugerah, Rea Aurelia, Adinda Mega, Ifah Khofifah, Andi Reski, Widya Aisyah, Fitriani Safira, dan Jihan Salsabila. *Thank you so*

much guys for making my college days more enjoyable to go through.

16. Delegasi ALSA *Visit* Jakarta dan Bandung 2018 dan Delegasi ALSA *Visit* Malaysia 2019, yang sama-sama belajar dan menjadi teman dalam menjalin relasi yang lebih luas. Terima kasih atas pengalaman yang berkesan dan tak terlupakan.
17. *Major thanks to SEVENTEEN for always got my back whenever I down and feel so useless, even if the world only remembers the results, you guys are always with me in the process. Thank you seventeen..you've become a source of my consistent support.*
18. Teman-teman seperjuangan, Annisa Hidayani Roem Dali, S.H., Megumi Juchi Ayu Utami, S.H., Adhelia Pratiwi, S.H., Achmad Faturrahman, S.H., Alvin Sadeli, S.H., dkk. yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu. Terima kasih telah baik hati dan sabar membantu penulis di akhir-akhir penyusunan skripsi.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, Saran dan masukan sangat penulis harapkan. Besar harapan penulis agar skripsi ini dapat bermanfaat bagi setiap pembacanya. Akhir kata, penulis ucapkan *Alhamdulillah Robbil Alamin. Wassalamu alaikum wr.wb.*

Makassar, 30 Juli 2024

Faidah Nadia

ABSTRAK

FAIDAH NADIA (B011171412), dengan Judul “*Analisis Hukum Udara Internasional Terhadap Ganti Kerugian Bagi Korban Penembakan Pesawat Korean Air Lines 007 Yang Dilakukan Oleh Uni Soviet Pada Tahun 1983*” Di bawah bimbingan Juajir Sumardi sebagai Pembimbing Utama dan Tri Fenny Widayanti Pembimbing Pendamping.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hukum udara internasional terhadap pesawat asing sipil suatu negara yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin serta bentuk ganti kerugian kedua negara terhadap korban penembakan Pesawat Korean Air Lines 007.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus serta pendekatan konseptual. Penelitian ini menggunakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, serta bahan non-hukum yang dianalisis secara kualitatif untuk menghasilkan preskripsi.

Hasil penelitian ini adalah sebagai berikut: 1) pengaturan hukum udara internasional terhadap pesawat asing sipil suatu negara yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin terdapat dalam baik Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Chicago 1944. Kedua konvensi ini mengakui hak kedaulatan negara secara penuh dan eksklusif terhadap wilayah udara di atas teritorialnya. Di ruang udara tidak dikenal adanya prinsip hak lintas damai bagi pesawat negara asing baik pesawat sipil maupun pesawat militer. 2) Penggunaan senjata terhadap pesawat sipil asing yang melanggar kedaulatan wilayah suatu negara sebagai media untuk memaksa tidaklah sejalan dengan prinsip yang dituangkan di dalam hukum udara internasional, yakni dalam Konvensi Chicago 1944 yang dalam prinsipnya menjamin pertumbuhan penerbangan sipil internasional yang aman dan teratur di seluruh dunia. 3) bentuk ganti kerugian yang diberikan oleh KAL selaku maskapai penerbangan berupa kompensasi sebesar USD 50 juta yang akan dibagi kepada 137 keluarga korban yang mengajukan gugatan terhadap KAL. Sedangkan bentuk ganti kerugian yang diberikan oleh Uni Soviet yang diteruskan oleh Rusia ialah upaya dalam membantu penyelesaian investigasi ICAO dengan memberikan data, CVR, dan FDR dari pesawat KAL 007 yang ditembak oleh Uni Soviet, serta upaya penyelesaian yang dilakukan melalui negosiasi diplomatik.

Kata Kunci: *Ganti Kerugian, Korean Air Lines 007, Penerbangan Sipil, Ruang Udara..*

ABSTRACT

FAIDAH NADIA (B011171412), “The Analysis Of International Air Law on Compensation For Victims of The Shooting Down Of Korean Air Lines 007 By The Soviet Union in 1983” supervised by Juajir Sumardi and Tri Fenny Widayanti.

Aims and scope. This research aims to find out the regulation of international air law against a country’s civilian foreign aircraft entering another country’s airspace without permission and the form of compensation for both countries against victims of the shooting down of Korean Air Lines 007.

Method. The methods that is used in this research is normative research using statutory approach, case approach and conceptual approach. This research uses primary legal materials, secondary legal materials and non-legal materials that are analyzed qualitatively to produce prescripstions.

The results of this research are: 1) The regulation of international air law of state’s foreign civil aircraft entering another state’s airspace without authorization is found in both 1919 Paris Convention and 1944 Chicago Convention. Both Conventions recognize the full and exclusive sovereign rights of the state to the airspace above its territory. In airspace, there is no principle of the right of innocent passage for foreign aircraft, either civilian or military aircraft. 2) the use of weapons against foreign aircraft that violate a country,s territorial sovereignty as a medium for coercion is not in line with the priciples outlined in international law, namely in 1944 Chicago Convention which in principle guarantees the growth of safe and orderly international civil aviation throughout the world. 3) the form of compensation provided by KAL as the airlines is USD 50 million which will be distributed to 137 families of victims who filed a lawsuit against KAL. While the form of compensation provided by the Soviet Union which was forwarded by Russia government was an effort to assist the completion of the ICAO investigation by providing few data, CVR and FDR from KAL 007 aircraft shot by the Soviet Union, as well as settlement efforts carried out through diplomatic negotiations.

Keywords : Air Space, Civil Aviation, Compensation, Korean Air Lines 007, State Responsibility.

DAFTAR ISTILAH DAN SINGKATAN

ATC	: <i>Air Traffic Control</i>
CVR	: <i>Cockpit Voice Recorder</i>
FDR	: <i>Flight Data Recorder</i> (Perekam Data Penerbangan)
HDG	: <i>Heading</i>
ICA	: <i>International Court of Arbitration</i>
ICAO	: <i>International Civil Aviation Organization</i> (Organisasi Penerbangan Sipil Internasional)
ICJ	: <i>International Court of Justice</i> (Mahkamah Internasional)
ILA	: <i>International Law Association</i>
INS	: <i>Inertial Navigation System</i> (Sistem Navigasi Inersial)
KAL 007	: <i>Korean Air Lines 007</i>
PBB	: Perserikatan Bangsa - Bangsa
PCIJ	: <i>Permanent Court of International Justice</i> (Mahkamah Internasional Permanen)
PICAO	: <i>Provision International Civil Aviation Organization</i> (Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Sementara)
UNCLOS	: <i>United Nation Convention on The Law Of The Sea</i>

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	xiii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
DAFTAR ISTILAH DAN SINGKATAN.....	xv
DAFTAR ISI	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	12
C. Tujuan Penelitian.....	12
D. Manfaat Penelitian.....	12
E. Orisinalitas Penelitian	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	20
A. Hukum Ruang Udara	20
1. Pengertian Hukum Ruang Udara	20
2. Ruang Lingkup Hukum Ruang Udara	22
3. Pembagian Hukum Ruang Udara	23
4. Prinsip-Prinsip dalam Hukum Ruang Udara.....	28
5. Sumber-Sumber Hukum Udara Internasional	29
B. Penerbangan Sipil Internasional.....	36
1. Pengertian Penerbangan Sipil	36
2. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional	37
3. Pesawat Udara.....	38
4. Sumber Hukum Penerbangan Sipil Internasional	42
C. Tanggung Jawab Negara	48
1. Pengertian Tanggung Jawab Negara.....	48
2. Teori - Teori Tanggung Jawab Negara	52
3. Macam-Macam Tanggung Jawab Negara	53

4. Bentuk-Bentuk Pertanggungjawaban Negara	60
BAB III METODE PENELITIAN.....	67
A. Tipe Penelitian.....	67
B. Pendekatan Penelitian.....	67
C. Bahan Hukum.....	69
D. Teknik Pengumpulan Data	70
E. Analisis Bahan Hukum	70
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	72
A. Analisis Pengaturan Hukum Udara Internasional Terhadap Pesawat Asing Sipil Suatu Negara Yang Memasuki Wilayah Udara Negara Lain Tanpa Izin	72
B. Analisis Bentuk Ganti Kerugian Kedua Negara Terhadap Korban Penembakan Pesawat Korean Air Lines 007	84
BAB IV PENUTUP	94
A. Kesimpulan.....	94
B. Saran.....	94
DAFTAR PUSTAKA.....	96

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kedaulatan negara merupakan salah satu hal penting yang harus dijaga oleh negara. Jean Bodin dalam bukunya *De Republica* menyatakan bahwa betapa urgensinya suatu kedaulatan bagi penyelenggaraan pemerintahan dan sejak itu kedaulatan menjadi isu pokok dalam pembahasan perangkat negara modern dari hukum internasional.¹ Teori kedaulatan Hans Kelsen juga mengungkapkan bahwa kedaulatan merupakan kualitas yang sangat penting bagi sebuah negara.²

Dalam Hukum Internasional, kedaulatan negara dan kesetaraan negara merupakan konsep yang diakui dan telah menjadi dasar berjalannya sistem hukum internasional. Kedaulatan menjadi dasar dalam beberapa hak yang diakui oleh hukum internasional seperti, hak kesetaraan, yurisdiksi territorial, hak untuk menentukan kewarganegaraan bagi penduduk di wilayahnya, hak untuk mengizinkan dan tidak mengizinkan orang untuk masuk dan

¹ J.L. Briefly, 1963, *The Law of Nations*, Oxford University Press, New York, hlm .7, dalam Setiani, Baiq, "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing", *Jurnal Konstitusi* Vol. 14 No. 3, September 2017, hlm. 491.

² *Ibid.*

meninggalkan wilayahnya.³ Salah satu yang menjadi subjek utama dalam pembahasan kedaulatan negara adalah kedaulatan wilayah udara. Pengakuan secara internasional atas wilayah udara sebagai satu bagian dari kedaulatan negara memberikan legitimasi yang kuat bagi negara itu sendiri.⁴ Wilayah udara merujuk pada ruang udara yang terletak di atas daratan dan perairan negara. Wilayah udara memiliki arti yang sangat signifikan bagi suatu negara, terutama dapat dalam hal keutuhan atau integritas wilayah serta keamanan nasional yang harus dimanfaatkan dengan baik. Sebagai bagian dari kedaulatan suatu negara, wilayah udara memiliki fungsi dan berperan sebagai aset nasional yang berharga, termasuk demi kepentingan keamanan dan pertahanan.

Pesatnya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi terutama saat setelah Perang Dunia II berakhir, khususnya dalam bidang penerbangan sipil membawa dampak besar bagi mobilitas manusia dan kargo. Kemampuan teknologi yang semakin hari semakin meningkat dalam dunia penerbangan telah berhasil mewujudkan kualitas pelayanan serta peralatan penerbangan maju serta beragam. Hal ini tentu saja memberikan dampak yang baik bagi terhadap keselamatan dalam dunia penerbangan.

Dengan adanya dampak positif tersebut, tidak menutup pintu untuk adanya permasalahan yang muncul. Permasalahan yang

³ R.C. Hingorani, 1982, *Modern International Law, Second Edition*, Oxford & IBH Publishing Co., New Delhi, p.117-118.

⁴ Baiq Setiani, *Loc. cit.*

berkaitan dengan Hukum Udara ini menyangkut aspek bidang hukum. Seperti aspek Hukum Tata negara, aspek Hukum Administrasi Negara, aspek Hukum Perdata, aspek Hukum Pidana, aspek Hukum Internasional, dan sebagainya.⁵

Pelaksanaan penerbangan sipil baik secara nasional maupun internasional harus berpedoman pada norma-norma hukum nasional dan internasional yang berlaku demi menjamin keamanan dan keselamatan penumpang, kru pesawat udara, pesawat udara serta kargo yang diangkutnya. Pelaksanaan penerbangan sipil ini diatur dalam berbagai instrumen internasional diantaranya Konvensi Paris 1919 terkait Regulasi Navigasi Udara dan Konvensi Chicago 1944 terkait Penerbangan Sipil Internasional.

Konvensi Paris 1919 dalam pembukaannya (*preamble*) Pasal 1 mengakui bahwa tiap-tiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayah negaranya yang juga mencakup wilayah perairannya. Namun Konvensi Paris 1919 memiliki kelemahan yakni belum mampu menentukan batas serta ketinggian wilayah udara suatu negara.

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menguatkan dan menegaskan kembali Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang mengakui bahwa negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas

⁵ E. Saefullah Wiradipradja, 2021, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Bandung: Penerbit Alumni, hlm. 31.

wilayah teritorialnya.⁶ Dalam hukum udara internasional Konvensi Chicago 1944 yang merupakan konstitusi dalam penerbangan sipil internasional dijadikan sebuah acuan atau dasar hukum oleh negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dalam pembentukan hukum nasionalnya terkait penyelenggaraan penerbangan internasional.⁷

Salah satu bentuk pelanggaran wilayah udara yang dapat terjadi ialah pelanggaran kedaulatan udara suatu negara. Suatu keadaan dimana pesawat udara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang bersangkutan atau biasa juga disebut negara kolong (*subjacent State*).⁸ Hal ini menunjukkan bahwa pada dasarnya wilayah udara negara tertutup bagi negara lain (*the air is closed*).⁹ Penggunaan dan pengendalian terhadap wilayah udaranya tersebut hanya menjadi hak yang utuh dan penuh bagi negara itu sendiri sebagaimana yang telah diatur dalam Konvensi Paris 1919 dan ditegaskan kembali dalam Konvensi Chicago 1944. Konsep ini didasari dengan alasan pertimbangan keamanan negara. Hal ini didorong oleh kesadaran negara-negara

⁶ Fans Likadja, 1987, *Masalah Lintas Di Ruang Udara*, Jakarta: Binacipta, hlm. 1-2 dalam Boy Achmad Sofyan, 2021, *Tinjauan Hukum Internasional Atas Penembakan Pesawat Sipil Ukraina Oleh Militer Iran*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Yarsi Jakarta, hlm. 2.

⁷ Novita Kartika, 2010, *Perlindungan Penerbangan Sipil Internasional Terhadap Pembajakan Udara Berdasarkan Konvensi Internasional*, Skripsi, Sarana Universitas Sumatera Utara, Medan, hlm. 1 dalam Boy Achmad Sofyan, 2021, *Ibid.*

⁸ Yasidi Hambali, 1994, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Jakarta: Pradnya Paramita, hlm. 21 dalam Setiani, Baiq, "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing", *Jurnal Konstitusi* Vol. 14 No. 3, September 2017, hlm. 500.

⁹ *Ibid.*

terhadap peluang pemanfaatan pesawat udara sebagai media senjata teknologi.¹⁰

Salah satu kasus yang pernah terjadi dalam ruang lingkup hukum udara, yakni pada tanggal 1 September 1983, Uni Soviet telah menembak jatuh sebuah pesawat sipil Korea Selatan Boeing 747 di atas Laut Jepang tepatnya di sebuah kawasan yang terletak di sekitar Pulau Sakhalin dan menewaskan 269 penumpang.¹¹ Berita jatuhnya pesawat KAL 007 disiarkan pertama kali ke dunia oleh Presiden Amerika Serikat Reagan dan Menteri Luar Negeri Amerika Serikat George P. Shultz.¹²

Korean Air Lines (KAL) Boeing 747 dengan nomor penerbangan KAL 007/KE 007 ini memiliki rute penerbangan terjadwal dari New York menuju Seoul, Korea Selatan melalui Anchorage, Alaska. KAL 007 mengangkut 240 penumpang dan 29 orang awak pesawat. Salah satu penumpang yang ikut dalam penerbangan ini adalah anggota Kongres Amerika Serikat, Larry McDonald dari Georgia.¹³ KAL 007 berangkat meninggalkan New York pada 31 Agustus 1983 dari John F. Kennedy *International Airport* dengan membawa 269 penumpang menuju Gimpo *International Airport*, Seoul, Korea Selatan. Dalam

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Hassan, Farooq, "A Legal Analysis of The Shooting of Korean Airlines Flight 007 by The Soviet Union", *Journal of Air Law and Commerce*, Cambridge University Press, Vol. 49, Issue 3, 1984, p. 555, <http://www.jstor.org/stable/759165>.

¹² N.Y. Times, 2 September 1983, dalam Hassan, Farooq, "A Legal Analysis of The Shooting of Korean Airlines Flight 007 by The Soviet Union", *Journal of Air Law and Commerce*, Cambridge University Press, Vol. 49, Issue 3, 1984, p. 556, <http://www.jstor.org/stable/759165>.

¹³ Anonim, "Remembering Korean Airline 007", <https://jessehelmscenter.org/kal-007> diakses pada 20 Agustus 2022.

perjalanan, pesawat *transit* di Anchorage, Alaska, Amerika Serikat untuk melakukan *refuel* dan berangkat kembali pada 1 September 1983.¹⁴

Rute penerbangan terjadwal KAL 007 seharusnya melewati jalur Samudera Pasifik dan Jepang¹⁵, namun beberapa saat setelah *take off* dari Anchorage, pesawat KAL 007 tersebut keluar jalur dan mendekati wilayah udara Uni Soviet yang terbatas di Semenanjung Kamchatka.¹⁶ Sekitar tiga jam setelah melakukan penerbangan, radar Uni Soviet kemudian mulai melacak pesawat yang memasuki wilayah udaranya di atas Semenanjung Kamchatka. Wilayah tersebut merupakan wilayah udara strategis Uni Soviet dan bersifat militer berdasarkan peta aeronautika Soviet.¹⁷ Pada saat yang sama, sebuah pesawat Angkatan Udara Amerika Serikat, Boeing 707, sedang dalam misi pengintaian di sekitarnya, mencoba memantau uji coba rudal yang dilakukan oleh Uni Soviet di Semenanjung Kamchatka.¹⁸ Setelah beberapa saat melacak pesawat dengan radar, pilot pencegat Uni Soviet kemudian melaporkan bahwa pesawat yang diduga merupakan mata-mata Amerika Serikat itu bergerak ke arah selatan Pulau Sakhalin dan menambah ketinggian hingga berada di atas 35.000

¹⁴ Hassan, Farooq, *Op. cit.*, p. 556.

¹⁵ Alpin Hardiansyah, 2020, Mengenang Korean Air 007, Korban Perang Dingin Soviet-AS yang Dirudal Gegara Insiden Mata-Mata, <https://www.kabarpenumpang.com/mengenang-korean-air-007-korban-perang-dingin-soviet-as-yang-dirudal-gegara-insiden-mata-mata/> diakses pada 24 Agustus 2022.

¹⁶ Anonim, "The Downing of KAL Flight", <https://adst.org/2014/03/the-downing-of-kal-flight-007/> diakses pada 30 Agustus 2022

¹⁷ Hassan, Farooq, *Loc. cit.*

¹⁸ Amy Tikkanen, "Korean Air Lines Flight 007", <https://www.britannica.com/event/Korean-Air-Lines-flight-007> diakses pada 22 Agustus 2022

kaki.¹⁹ Kemudian pada pukul 03.26 dini hari, pilot pencegat Uni Soviet menerima perintah oleh unit komando dan kontrol daratnya untuk menembak jatuh pesawat yang mereka anggap sebagai RC-135 Amerika Serikat itu.²⁰ Pesawat tersebut terkena setidaknya satu dari dua rudal yang ditembakkan oleh salah satu pilot pencegat Uni Soviet. Akibat serangan itu, KAL 007 jatuh dan tenggelam di Laut Jepang serta menewaskan seluruh penumpang sipil yang diangkutnya.²¹

Uni Soviet belum juga memberikan laporannya terkait peristiwa tersebut hingga 3 September 1983, sehari setelah peristiwa itu diberitakan oleh pemerintah Amerika Serikat.²² Dalam laporan resmi pertamanya, Soviet tidak mengakui atas apa yang telah terjadi melainkan hanya menyatakan bahwa sebuah pesawat asing telah memasuki wilayah udara Uni Soviet dan kemudian mengirimkan jet tempurnya untuk melakukan pencegatan.²³ Kemudian dalam laporan keduanya, Soviet menyatakan bahwa pesawat asing tersebut tidak memiliki lampu navigasi (*navigation lights*), tidak menanggapi pertanyaan, dan tidak melakukan kontak dengan layanan operator Soviet.²⁴ Menurut Soviet, mereka juga telah mengarahkan pesawat asing tersebut ke lapangan terbang terdekat, akan tetapi pesawat

¹⁹ Hassan, Farooq, *Loc. cit.*, p. 556-557.

²⁰ *Ibid.*, hlm. 557.

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ N.Y. Times, 2 September 1983, dalam Hassan, Farooq, *Op. cit.*, p. 557.

²⁴ N.Y. Times, 3 September 1983, dalam Hassan, Farooq, "A Legal Analysis of The Shooting of Korean Airlines Flight 007 by The Soviet Union", Journal of Air Law and Commerce, Cambridge University Press, Vol. 49, Issue 3, 1984, p. 558-559, <http://www.jstor.org/stable/759165>.

asing tersebut tidak bereaksi terhadap sinyal dan peringatan yang diberikan oleh para pencegat Soviet dan melanjutkan penerbangannya ke arah Laut Jepang. Laporan ini sama sekali tidak menyebutkan fakta penting bahwa pesawat asing tersebut telah ditembak jatuh.²⁵

Misi pencarian dan penyelamatan atau *Search and Rescue* (SAR) terhadap pesawat KAL 007 dilakukan secara terpisah dan tanpa koordinasi antara Jepang, Amerika Serikat dan Korea Selatan dengan Uni Soviet yang melakukan pencarian dan penyelamatan sendiri. ICAO sebagai pihak investigator dalam peristiwa ini diizinkan untuk ikut menumpang dalam kapal pencari Amerika Serikat dan Jepang untuk melakukan pengawasan pada proses pencarian. Hal ini menunjukkan kooperasi penuh dari negara-negara tersebut. Uni Soviet melakukan misi pencarian dan penyelamatan sendiri terpisah dari ICAO dan hanya melaporkan hasilnya kepada ICAO beserta negara yang bersangkutan. Pencarian yang dilakukan oleh ICAO dan beberapa negara yang bersangkutan menjadi lebih sulit karena Uni Soviet menolak mengizinkan dilakukannya pencarian di wilayah teritorialnya.²⁶

Pada bulan Oktober 1983, Soviet menemukan *black box* (kotak hitam) pesawat KAL 007 namun Soviet menyimpan penemuan

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Jstor, "International Civil Aviation Organization: Action With Regard To The Downing Of The Korean Air Lines Aircraft, *Internantional Legal Materials*, Cambridge University Press, Vol. 23, No. 4, July 1984, p. 892-893. <https://www.jstor.org/stable/20692745> yang diakses pada 10 November 2023.

tersebut secara rahasia. Oleh karena itu pada akhir tahun 1983, ICAO hanya dapat menghasilkan laporan sementara investigasi.²⁷ Salah satu hal yang menjadi misteri adalah mengapa pesawat KAL 007 itu menyimpang begitu jauh dari rute yang telah ditetapkan. ICAO secara khusus memberikan dua teori yang memungkinkan terjadinya penyimpangan ini. Kedua teori ini melibatkan *human error* (kesalahan manusia) dalam sistem navigasi pesawat.²⁸ Salah satu dari dua teori itu ialah kru secara tidak sengaja mengatur *autopilot* dalam mode “*Heading*” (HDG) dengan arah magnetik yang konstan setelah meninggalkan kota Anchorage yang seharusnya diatur dalam mode “*Inertial Navigation System*” (INS).²⁹ Kegagalan sistem *autopilot* yang tidak beroperasi dalam mode INS ini disebabkan baik karena awak pesawat tidak mengalihkan sistem *autopilot* ke mode INS atau awak pesawat telah mengaktifkan mode INS namun, komputer yang tidak merespon karena pesawat telah menyimpang jauh dari jalur lebih dari toleransi yang diizinkan oleh komputer navigasi inersia yakni 7,5 mil laut (13,9 km).³⁰

Permintaan yang dibuat oleh pemerintah Korea kepada Uni Soviet melalui PBB yakni, memberikan penjelasan lengkap dan terperinci mengenai insiden penembakan tersebut, permintaan maaf

²⁷ Amy Tikkanen, *Loc. cit.*

²⁸ Jstor, *Op. cit.*, p. 869.

²⁹ Anonim, Korean Air Lines Flight 007, [https://en.wikipedia.org/wiki/Korean_Air_Lines_Flight_007#Initial_ICAO_investigation_\(1983\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Korean_Air_Lines_Flight_007#Initial_ICAO_investigation_(1983)) yang diakses pada 22 Agustus 2022

³⁰ *Ibid*

penuh, dan kompensasi penuh atas hilangnya nyawa dan pesawat serta kepada keluarga penumpang dan awak pesawat. Selanjutnya memberikan hukuman secara adil bagi seluruh pihak Soviet yang bertanggung jawab. Korea juga meminta jaminan akses tanpa hambatan ke lokasi dimana insiden tersebut terjadi kepada perwakilan organisasi internasional yang tidak memihak seperti *International Civil Aviation Organization (ICAO)* dan Pemerintah Republik Korea. Dan yang terakhir, Uni Soviet diminta untuk mengembalikan semua jenazah atau puing-puing yang mungkin ditemukan serta memberikan jaminan spesifik, konkret dan efektif untuk mencegah terulangnya kejadian serupa terhadap pesawat sipil tak bersenjata dimanapun di dunia.³¹

Insiden ini kemudian menjadi titik fokus utama dalam konteks hukum udara internasional yang mengatur terkait hak dan kewajiban negara-negara dalam pemanfaatan dan penggunaan ruang udara serta perlindungan terhadap penerbangan sipil. Pada saat itu, masyarakat internasional telah memiliki beberapa instrumen hukum yang mengatur terkait keselamatan penerbangan sipil, seperti Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 dan berbagai protokolnya. Namun insiden penembakan KAL 007 ini menunjukkan

³¹ United Nations, Security Council Official Records Thirty-Eight Year 2470th Meeting: 2 September 1983, New York, p. 2-3, https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_pv_2470.pdf diakses pada 17 Maret 2022

adanya kelemahan dan kesenjangan dalam penerapan serta penegakan hukum tersebut.

Dalam konteks kompensasi untuk korban, insiden ini juga menyoroti pentingnya mekanisme yang efektif dalam memberikan ganti rugi kepada keluarga korban yang telah mengalami kehilangan dan penderitaan. Beberapa instrumen hukum udara internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 yang diamandemen dengan Konvensi Montreal 1999 telah menetapkan ketentuan terkait pertanggungjawaban dan kompensasi dalam kasus-kasus kecelakaan pesawat terbang, namun penerapannya dalam kasus-kasus yang melibatkan tindakan militer oleh negara masih menjadi perdebatan.

Berdasarkan uraian kasus di atas, penulis tertarik meneliti dan mengkaji lebih lanjut terkait implikasi hukum dan mekanisme ganti kerugian yang relevan oleh kedua negara yang bersangkutan, yakni Uni Soviet sebagai pihak yang melakukan penembakan terhadap pesawat KAL 007 dan Korea Selatan sebagai negara bendera maskapai penerbangan KAL 007 dalam perspektif hukum udara internasional. Dengan melakukan analisis terhadap kasus ini diharapkan dapat ditemukan pemahaman yang lebih mendalam terkait penerapan hukum udara internasional dan upaya peningkatan perlindungan bagi penerbangan sipil di masa depan.

B. Rumusan Masalah

Mengacu pada uraian latar belakang di atas, rumusan masalah yang akan dibahas adalah:

1. Bagaimana pengaturan hukum udara internasional terhadap pesawat asing sipil suatu negara yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin?
2. Bagaimana bentuk ganti kerugian kedua negara terhadap korban penembakan Pesawat *Korean Air Lines 007*?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum udara internasional terhadap pesawat asing sipil suatu negara yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin.
2. Untuk mengetahui bentuk ganti kerugian kedua negara terhadap korban penembakan Pesawat *Korean Air Lines 007*.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari hasil penelitian ini, yaitu:

1. Manfaat Teoritis, diharapkan dari hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi dan menambah wawasan para pembaca khususnya dalam bidang hukum internasional.
2. Manfaat Praktis, diharapkan dari hasil penelitian ini dapat memberikan referensi tambahan kepada para pihak terikat

penerapan hukum internasional sebagai salah satu sumber hukum dalam putusan pengadilan.

3. Manfaat bagi penulis sendiri untuk menambah wawasan dan pengalaman penulis.

E. Orisinalitas Penelitian

Orisinalitas penelitian hukum ini memuat aturan tentang karya-karya penulis terdahulu yang lebih dulu melakukan penelitian karya ilmiah dan akan dipaparkan perbedaan penelitian, maka penulis melakukan penelusuran terhadap penelitian lain sebagai pembandingan dari penelitian penulis yakni antara lain:

Tabel 1.1 Orisinalitas Penelitian

Nama Penulis	Kurniawan Manulang	
Judul Tulisan	Tanggung Jawab Negara Terhadap Penembakan Pesawat terbang Sipil di Atas Wilayah Konflik Bersenjata Berdasarkan Hukum Internasional	
Kategori	Skripsi	
Tahun	2016	
Perguruan Tinggi	Fakultas Hukum Universitas Lampung, Bandar Lampung	
Uraian	Penelitian Terdahulu	Hasil Penelitian
Isu dan Permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bagaimanah pengaturan Hukum Internasional di wilayah konflik bersenjata? 2) Bagaimanakah pertanggungjawaban Internasional terhadap kasus penembakan 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bagaimana pengaturan hukum udara internasional terhadap pesawat asing sipil suatu negara yang memasuki wilayah

	pesawat terbang sipil MH17?	udara negara lain tanpa izin? 2) Bagaimana bentuk ganti kerugian kedua negara terhadap korban penembakan pesawat <i>Korean Air Lines</i> 007?
Metode Penelitian	Normatif	Normatif
Hasil dan Pembahasan	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pertama, Berdasarkan Hukum Internasional, selama wilayah dari suatu negara secara yuridiksiasih di bawah kedaulatan negara tersebut, negara tersebut berhak mengatur wilayahnya dan berkewajiban bertanggung jawab atasnya. Maka dalam hal ini wilayah Donetsk yang merupakan wilayah konflik tetap berada dalam tanggung jawab Ukraina. Kedua, Ukraina sebagai negara kolong dapat dimintai pertanggungjawaban atas peristiwa penembakan pesawat terbang sipil MH17. Hal ini berdasakran beberapa bukti-bukti yang memenuhi unsur-unsur lahirnya tanggung jawab sebuah negara.</p>	<p>Hasil penelitian penulis menunjukkan bahwa Pertama, Pengaturan hukum udara internasional terhadap pesawat asing sipil suatu negara yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin terdapat dalam baik Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Chicago 1944. Kedua konvensi ini mengakui hak kedaulatan negara secara penuh dan eksklusif terhadap wilayah udara di atas teritorialnya. Konsep kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat <i>complete and exclusive</i> berbeda dengan konsep kedaulatan negara yang ada di laut teritorial. Di ruang udara tidak dikenal adanya prinsip hak lintas damai (<i>innocent passage</i>) bagi pesawat negara asing baik pesawat sipil maupun pesawat militer. Namun hal ini tidak memberikan negara</p>

		<p>yang bersangkutan kewenangan yang tidak terbatas dalam menggunakan kekuatan terhadap pesawat udara yang melintas di wilayah udaranya. Pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh maskapai penerbangan Korean Air Lines 007 adalah murni kesalahan navigasi. Kedua, Penggunaan senjata terhadap pesawat sipil asing yang melanggar kedaulatan wilayah suatu negara sebagai media untuk memaksa tidaklah sejalan dengan prinsip yang dituangkan di dalam hukum udara internasional. Yakni dalam Konvensi Chicago 1944 yang dalam prinsipnya menajmian pertumbuhan penerbangan sipil internasional yang aman dan teratur di seluruh dunia. Dan yang Ketiga, bentuk ganti kerugian yang diberikan oleh KAL selaku maskapai penerbangan berupa kompensasi sebesar USD 50 juta yang akan dibagi kepada 137 keluarga korban yang mengajukan gugatan terhadap KAL. Sedangkan bentuk ganti kerugian yang diberikan oleh Uni Soviet yang diteruskan oleh Rusia</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		ialah memberikan upaya dalam membantu penyelesaian investigasi ICAO dengan memberikan data, CVR, dan FDR dari pesawat KAL 007 yang ditembak oleh Uni Soviet, serta upaya penyelesaian yang dilakukan melalui negosiasi diplomatik.
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabel 1.2 Orisinalitas Penelitian

Nama Penulis	Fathin Abdullah	
Judul Tulisan	Tanggung Jawab Negara Konflik Terhadap Jatuhnya Pesawat Terbang Sipil Akibat Penembakan	
Kategori	Skripsi	
Tahun	2018	
Perguruan Tinggi	Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara	
Uraian	Penelitian Terdahulu	Hasil Penelitian
Isu dan Permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bagaimana aturan hukum internasional mengenai pesawat terbang sipil yang melintasi wilayah negara konflik? 2) Bagaimana upaya penyelesaian hukum atas jatuhnya pesawat terbang sipil Malaysia Airlines dengan nomor penerbangan MH17 di wilayah negara konflik? 3) Bagaimana tanggung jawab negara terhadap jatuhnya pesawat terbang sipil Malaysia Airlines dengan nomor penerbangan MH17 di wilayah negara konflik? 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bagaimana pengaturan hukum udara internasional terhadap pesawat asing sipil suatu negara yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin? 2) Bagaimana bentuk ganti kerugian kedua negara terhadap korban penembakan pesawat <i>Korean Air Lines 007</i>?
Metode Penelitian	Normatif	Normatif
Hasil dan Pembahasan	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertanggungjawaban atas penembakan pesawat sipil yang dilakukan oleh militer ataupun kelompok bersenjata dapat terkait dengan ketentuan hukum internasional baik yang	Hasil penelitian penulis menunjukkan bahwa Pertama, Pengaturan hukum udara internasional terhadap pesawat asing sipil suatu negara yang memasuki wilayah udara negara lain tanpa

	<p>berlaku dalam waktu damai ataupun perang. Kewajiban untuk menghormati keselamatan penerbangan sipil dan menahan diri tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil ditentukan dalam Pasal 3 d dan Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944. Jika tindakan tersebut merupakan suatu tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil atau terorisme penerbangan sipil diatur dalam Konvensi Montreal 1971 dan Konvensi Beijing 2010 serta Protocol Beijing 2010. Negara Ukraina menetapkan zona larangan terbang di wilayah udara Donetsk dengan ketinggian 32.000 kaki. Sementara pesawat MH17 terbang di atas ketinggian 33.000 kaki (lebih tinggi 1000 kaki). Berdasarkan hasil investigasi system misil BUK ternyata memiliki jangkauan tembak hingga ketinggian 75.000 kaki. Upaya hukum yang dapat dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan ini dapat ditempuh melalui Pengadilan Internasional. Akibat kejadian ini negara Ukraina berdasarkan aturan Draft Articles on Resposibility of States for Internationally Wrongful Acts, ILC bertanggung jawab untuk mengganti</p>	<p>izin terdapat dalam baik Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Chicago 1944. Kedua konvensi ini mengakui hak kedaulatan negara secara penuh dan eksklusif terhadap wilayah udara di atas teritorialnya. Konsep kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat <i>complete and exclusive</i> berbeda dengan konsep kedaulatan negara yang ada di laut teritorial. Di ruang udara tidak dikenal adanya prinsip hak lintas damai (<i>innocent passage</i>) bagi pesawat negara asing baik pesawat sipil maupun pesawat militer. Namun hal ini tidak memberikan negara yang bersangkutan kewenangan yang tidak terbatas dalam menggunakan kekuatan terhadap pesawat udara yang melintas di wilayah udaranya. Pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh maskapai penerbangan Korean Air Lines 007 adalah murni kesalahan navigasi. Kedua, Penggunaan senjata terhadap pesawat sipil asing yang melanggar kedaulatan wilayah suatu negara sebagai media untuk memaksa tidaklah sejalan dengan</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>kerugian atas jatuhnya pesawat Malaysia Airlines MH17 karena negara Ukraina berdaulat atas wilayah udara tersebut.</p>	<p>prinsip yang dituangkan di dalam hukum udara internasional. Yakni dalam Konvensi Chicago 1944 yang dalam prinsipnya menjamin pertumbuhan penerbangan sipil internasional yang aman dan teratur di seluruh dunia. Dan yang Ketiga, bentuk ganti kerugian yang diberikan oleh KAL selaku maskapai penerbangan berupa kompensasi sebesar USD 50 juta yang akan dibagi kepada 137 keluarga korban yang mengajukan gugatan terhadap KAL. Sedangkan bentuk ganti kerugian yang diberikan oleh Uni Soviet yang diteruskan oleh Rusia ialah memberikan upaya dalam membantu penyelesaian investigasi ICAO dengan memberikan data, CVR, dan FDR dari pesawat KAL 007 yang ditembak oleh Uni Soviet, serta upaya penyelesaian yang dilakukan melalui negosiasi diplomatik.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Hukum Ruang Udara

1. Pengertian Ruang Udara

Hukum Udara dan Ruang Angkasa, istilah yang digunakan di sini merupakan terjemahan dari *Air and Space Law* atau *Aerospace Law*, dari istilah tersebut tersirat ada dua bidang yang menyelimuti, yakni Ruang Udara dan Ruang Angkasa. Keduanya merupakan aspek dalam bidang hukum internasional.

Secara umum, dapat Hukum Udara dapat didefinisikan sebagai aturan yang berlaku di ruang udara (*air space*), yakni daerah yang berada di atas daratan dan/atau perairan/lautan suatu Negara.³² Hukum udara (*air law*) merupakan hukum yang mengatur aktivitas manusia serta subjek hukum lainnya khususnya dalam hal penggunaan dan pemanfaatan ruang udara.³³ Beberapa pengertian Hukum Ruang Udara menurut para ahli:

- a. Lemoine mendefinisikan hukum udara sebagai cabang hukum internasional yang kemudian menentukan dan mempelajari hukum serta peraturan

³² E Saefullah Wiradipradja, 2014, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I Hukum Udara*, Edisi Pertama, PT. Alumni, Bandung, hlm. 5.

³³ *Ibid.*

terkait penggunaan pesawat udara dan lalu lintas udara serta hubungan-hubungan yang lahir dari hal itu.³⁴

- b. Otto Riese dan Jean T. Laccour mendefinisikan hukum ruang udara sebagai norma-norma hukum khusus mengenai penerbangan, pesawat terbang serta ruang udara dalam peranannya sebagai unsur yang penting bagi penerbangan.³⁵
- c. Suherman kemudian mengartikan hukum ruang udara sebagai keseluruhan peraturan yang mengatur ruang udara serta penggunaannya untuk penerbangan.³⁶

Maka secara garis besar dapat disimpulkan bahwa Hukum Udara (*Air Law*) ialah sekumpulan aturan yang mengatur penggunaan dan pemanfaatan ruang udara bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bagi bangsa-bangsa di dunia.³⁷

Yang kemudian dijabarkan secara rinci bahwa yang dimaksud dengan sekumpulan peraturan ialah keseluruhan

³⁴ Syahmin AK, dkk, 2012, *Hukum Udara dan Luar Angkasa (Air and Outer Space Law)*, Unsri Press, Palembang, hlm. 9 dalam Refaldi Fitra, 2022, *Prinsip Sovereignty Dalam Tindakan Force Down Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Chicago Convention 1944*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, Pekanbaru, hlm. 24.

³⁵ E. Suherman, 1979, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Bandung, Alumni, hlm. 5 dalam Azwar Ananda, 1997, *Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia*, Laboratorium Jurusan Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Institut Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Padang, hlm. 19.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Manuhutu, Irwandatullah, "Analisis Kasus Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines MH-17", Education and Development, Institut Pendidikan Tapanuli Selatan. Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum Universitas Surabaya, Vol.7 Nomor 4 Edisi November 2019, hlm 60, mengutip pendapat E. Saefullah Wiradipradja dalam *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, 2021.

peraturan, baik dalam bentuk perjanjian internasional, perjanjian bilateral, hukum nasional, maupun perjanjian/persetujuan khusus lainnya, baik yang bersifat publik maupun privat. Yang dimaksud dengan perjanjian khusus disini ialah perjanjian/persetujuan yang dibuat antara perusahaan penerbangan dengan pabrik pesawat, perjanjian penggunaan jasa angkutan udara, perjanjian asuransi penerbangan, perjanjian kerja dengan awak pesawat, dan sebagainya. Keseluruhan perjanjian tersebut mengatur terkait hal yang berkaitan dengan kegiatan manusia atau subjek hukum lain yang menggunakan pesawat udara di ruang udara sebagai mediumnya.

2. Ruang Lingkup Hukum Ruang Udara

Apabila kegiatan manusia dan atau subjek hukum lain tersebut berada di atas wilayah nasional atau dengan kata lain berada di ruang udara nasional, berarti hukum yang mengatur kegiatan tersebut termasuk dalam ruang lingkup hukum udara nasional (*National Air Law*).

Sedangkan apabila kegiatan tersebut melintasi batas-batas negara atau berada di atas laut lepas (*high seas*) atau daerah tak beraturan (*terra nullius*), hukum yang mengatur kegiatan tersebut termasuk dalam ruang lingkup hukum udara internasional (*International Air Law*).

Ruang lingkup hukum udara (air law) secara keseluruhan meliputi pengaturan yang mencakup pemanfaatan penggunaan ruang udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan di ruang udara, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang lainnya yang terkait dengan ruang udara dan penerbangan.³⁸

3. Pembagian Hukum Ruang Udara

Delimitasi dalam pembagian hukum ruang udara terbagi menjadi dua, yaitu:

a. Hukum Ruang Udara Publik

Hukum ruang udara publik adalah seperangkat peraturan yang mengatur hubungan hukum yang melibatkan negara-negara dan/atau organisasi-organisasi internasional yang berkaitan dengan kegiatan penerbangan.³⁹ Atau secara negatif, hukum udara publik adalah sekumpulan norma atau peraturan yang mengatur hubungan yang bukan merupakan hubungan orang-perorangan. Beberapa perjanjian atau konvensi internasional sebagai instrumen dalam hukum ruang udara publik, ialah:⁴⁰

³⁸Agus Pramono, 2011, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Cetakan Satu, Ghalia Indonesia, hlm. 8.

³⁹ E Saefullah Wiradipradja, 2021, *Op. cit.*, hlm. 96.

⁴⁰ *Ibid.*

- 1) Instruksi Polisi Paris tentang Izin Penerbangan
1784
- 2) Peraturan tentang Keselamatan Penerbangan
1819
- 3) Kasus Perbuatan Melawan Hukum dalam
Penerbangan yang pertama 1822
- 4) Deklarasi tentang Larangan Penembakan
Proyektil dari Balon Udara
- 5) Rancangan Kode Hukum Udara Internasional
Pertama
- 6) Komite Internasional Hukum Penerbangan
- 7) Penerbitan Majalah (Jurnal) Hukum Udara
Pertama
- 8) Undang-Undang Penerbangan Inggris Pertama
dan Kedua
- 9) Konvensi Paris 1919 (Konvensi tentang
Pengaturan Navigasi Udara)
- 10) Konvensi Ibero-Amerika atau Konvensi Madrid
1926
- 11) Konvensi Pan-Amerika atau Konvensi Havana
1928
- 12) Konvensi Buenos Aires 1935

- 13) Konvensi Bucharest 1936 (Konvensi tentang Sertifikasi Kelayakan Udara untuk Pesawat Terbang)
- 14) Konvensi Chicago 1944 (Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional)
- 15) Perjanjian Bermuda 1946 (Perjanjian Bilateral tentang Transportasi Udara Sipil antara Amerika Serikat dan Inggris)
- 16) Konvensi Jenewa 1948 (Konvensi tentang Pengakuan Internasional Atas Hak-Hak Dalam Pesawat Terbang)
- 17) Konvensi Roma 1952 (Konvensi tentang Kerusakan Yang Disebabkan oleh Pesawat Udara Asing terhadap Pihak Ketiga di Permukaan)
- 18) *Open Skies Policy*

b. Hukum Ruang Udara Privat

Sejak pergerakan (penerbangan) pesawat udara telah melampaui batas-batas negara, sehingga pengaturan yang berkaitan dengan penerbangan, khususnya pengangkutan udara yang diterima sebagai hukum internasional dirasakan sangat perlu untuk diadakan. Tanpa adanya jaminan minimal yang

diberikan kepada para penumpang dan pengangkut udara, perkembangan penerbangan akan menghadapi hambatan terutama bagi jalur-jalur penerbangan komersial berjadwal.⁴¹

Hukum ruang udara privat merupakan masalah hukum terkait pengangkutan udara dengan berbagai aspeknya, seperti: dokumen pengangkutan, tanggung jawab pengangkutan udara terhadap penumpang, bagasi dan kargo, pengangkutan campuran, pengangkutan sewa, leasing atau penyewaan pesawat, tanggung jawab operator pesawat udara terhadap pihak ketiga, tanggung jawab pengatur lalu lintas udara atau *Air Traffic Control (ATC)*, asuransi penerbangan (*flight insurance*) dan sebagainya.⁴²

Adapun beberapa konvensi internasional yang berkaitan dengan hukum ruang udara privat atau perdata, ialah:⁴³

- 1) Konferensi Kasus Pertama Perbuatan Melawan Hukum 1822
- 2) Kasus Pertama Kerugian dalam Penerbangan 1889

⁴¹ Matte, 1981, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, ICASL – McGill University, Montreal, hlm. 378.

⁴² E Saefullah Wiradipradja, 2021, *Op. cit*, hlm. 168.

⁴³ *Ibid*, hlm. 169-192.

- 3) Konferensi Pertama Hukum Udara Privat 1925 yang membentuk *Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens (CITEJA)*
- 4) Konvensi Warsawa 1929 (Konvensi untuk Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Pengangkutan Internasional Melalui Udara)
- 5) Konvensi Roma Pertama 1933 dan kedua 1952
- 6) Protokol *The Hague* (Den Haag) 1955 (Protokol untuk mengamandemen Konvensi Warsawa 1929 tentang Penyatuan Aturan-Aturan Tertentu Yang Berkaitan Dengan Pengangkutan Internasional Melalui Udara)
- 7) Konvensi Guadalajara 1961
- 8) *Montreal Agreement* 1966
- 9) Protokol Guatemala City 1971
- 10) Persetujuan London 1974
- 11) Konvensi Montreal 1999
- 12) Konvensi Montreal 2009

4. Prinsip-Prinsip dalam Hukum Ruang Udara

Dalam hukum ruang udara terdapat beberapa prinsip yang digunakan, yaitu:⁴⁴

a. Prinsip Yurisdiksi Territorial

Prinsip Yurisdiksi Territorial menegaskan bahwa negara mempunyai hak untuk melaksanakan yurisdiksinya terhadap orang, harta benda atau peristiwa-peristiwa hukum yang terjadi dalam batas-batas wilayah teritorialnya sehingga dapat menjalankan yurisdiksinya terhadap siapa saja dalam semua perkara hukum baik perdata maupun pidana (kecuali dalam hal terdapat kekebalan yurisdiksi).

b. Prinsip Nasional

Prinsip Nasional, yakni hubungan fundamental antara individu dengan negaranya.

c. Asas Personalitas Pasif

Prinsip ini memberikan hak kepada suatu negara untuk melaksanakan yurisdiksinya terhadap warga negaranya yang menderita kerugian yang diakibatkan oleh warga negara asing yang dilakukan di luar wilayah teritorialnya.

⁴⁴ Denny Yusril Siregar, Muhammad, "Pengaturan Hukum Tentang Pengawasan Wilayah Dirgantara Indonesia Terhadap Lalu Lintas Pesawat Udara Asing Fdiinjau Dari Perspektif Hukum Internasional", *Journal of USU International Law*, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Vol. 5 No.6 2017.

d. Asas Protektif

Asas Protektif atau yang biasa juga disebut sebagai prinsip perlindungan (protective principle) menegaskan bahwa setiap negara memiliki hak untuk melaksanakan yurisdiksinya terhadap kejahatan yang menyangkut keamanan negaranya.

e. Asas Universal

Setiap negara dapat melaksanakan yurisdiksinya terhadap kejahatan yang mengancam masyarakat internasional dimanapun kejahatan itu dilakukan. Karena umumnya diterima, tindakan yang bertentangan dengan kepentingan masyarakat internasional, maka tindakan itu dipandang sebagai delik *jure gentium* dan semua negara berhak untuk menangkap dan menghukum pelaku-pelakunya.⁴⁵

5. Sumber-Sumber Hukum Udara Internasional

Berdasarkan Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional (*Statute of International Court of Justice*):⁴⁶

- a. Konvensi-Konvensi Internasional (*International Conventions*)

⁴⁵ J.G. Starke, *Introduction to International Law*, Diterjemahkan oleh Bambang Iriana Djajaatmadja, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 304.

⁴⁶ E Saefullah Wiradipradja, 2021, *Op.cit*, hlm. 77-85.

Konvensi internasional, perjanjian internasional atau traktat merupakan perjanjian yang dibuat oleh dua atau lebih anggota masyarakat internasional yang bertujuan untuk menimbulkan akibat hukum tertentu. Dalam hukum internasional, hukum perjanjian yang dibuat antar sesama organisasi internasional atau antara organisasi internasional dengan subjek hukum internasional lainnya diatur secara tersendiri.⁴⁷

Dalam kegiatan penerbangan, tidak menutup kemungkinan adanya permasalahan-permasalahan yang dapat terjadi. Misalnya permasalahan yang dapat terjadi antara negara, operator pesawat, penumpang pesawat, pemilik pesawat dan sebagainya. Oleh karena itu, perlu adanya jaminan perlindungan atas hak-hak pihak-pihak yang bersangkutan dalam kegiatan penerbangan. Hal terkait tata cara pelaksanaan kegiatan penerbangan dapat ditemukan dalam konvensi-konvensi internasional (*international conventions*) yang berhubungan dengan hukum udara.

⁴⁷ Dineu Widyasmara Anggari, 2020, *Tanggungjawab Operator Pesawat Udara Terhadap Kerugian Yang Diderita Oleh Pihak Ketiga Dipermukaan Bumi Menurut Konvensi Montreal 2009 Dan Implementasinya Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011*, Skripsi, Universitas Islam Bandung, Bandung, hlm. 25-26.

Hukum udara telah mempunyai sumber hukum positif berupa konvensi-konvensi internasional, yakni sebagai berikut:

- 1) Konvensi Paris 1919
- 2) Konvensi Warsawa 1929 (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*)
- 3) Konvensi Den Haag 1930
- 4) Konvensi Chicago 1944 atau *Convention on International Civil Aviation of 1944*
- 5) Konvensi Jenewa 1948 (*International recognition of rights in aircraft*)
- 6) Perjanjian Roma 1952 (*Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on surface*)
- 7) Perjanjian Haque 1955
- 8) Perjanjian Guadalajara 1961
- 9) Konvensi Montreal 1971
- 10) *United Nations Convention on The Law of The Sea* 1982 (UNCLOS 1982)

b. Kebiasaan Internasional (*International Custom*)

Hukum Kebiasaan Internasional (*International customary law*) merupakan salah satu sumber hukum

utama dalam hukum internasional⁴⁸, termasuk dalam hukum udara internasional. Namun demikian peran hukum udara yang bersumber dari kebiasaan internasional tersebut semakin berkurang dengan adanya konvensi internasional, mengingat hukum kebiasaan internasional kurang menjamin adanya kepastian hukum. Pasal 1 Konvensi Paris 1919 merupakan salah satu hukum kebiasaan internasional dalam hukum udara internasional, pasal tersebut kemudian telah diakomodasi dalam Pasal 1 Konvensi Havana 1928 dan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.

c. Prinsip-prinsip Hukum Umum Internasional (*The General Principles of Law*)

Hukum ruang udara bersifat internasional, sehingga prinsip-prinsip umum dalam hukum internasional dapat digunakan sebagai sumber hukum udara. Prinsip-prinsip hukum umum merupakan prinsip-prinsip yang diakui dan diterima oleh negara-negara merdeka di dunia. Beberapa prinsip hukum umum yang penting dalam perkembangan hukum udara adalah sebagai berikut:⁴⁹

⁴⁸ E. Saefullah Wiradipradja, 2021, *Op.cit*, hlm. 81.

⁴⁹ *Ibid*, hlm. 95.

- 1) Prinsip "*good faith*" atau yang dalam Bahasa Indonesia disebut "itikad baik" yang artinya yakni setiap perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.
- 2) Prinsip "*pacta sunt servanda*" perjanjian merupakan undang-undang bagi yang membuat oleh karenanya harus ditaati.
- 3) Prinsip "*reciprocity*" atau prinsip timbal balik dalam bidang perjanjian-perjanjian di bidang penerbangan.
- 4) Prinsip "*lex specialis derogate lex generalis*" prinsip dimana hukum yang lebih khusus mengalahkan hukum yang lebih umum.
- 5) Prinsip "*ne bis in idem*" yakni perkara yang sama tidak dapat diajukan kembali.
- 6) Prinsip "*non liquet*" yang berarti hakim tidak boleh menolak perkara dengan alasan tidak ada hukum yang mengaturnya, dalam hal ini kasus penerbangan.
- 7) Prinsip "*cujus est solum, ejus est usque ad coelum et ad inferos*" yang artinya bahwa setiap pemilik sebidang tanah maka memiliki hak ke bawah dan ke atas hingga tak terbatas. Prinsip

ini yang dijadikan sebagai pedoman dalam mengklaim kedaulatan negara di ruang udara.

Dengan adanya prinsip-prinsip hukum umum tersebut, maka hal-hal yang tidak diatur dalam perjanjian atau sumber-sumber hukum lainnya dapat menggunakan prinsip-prinsip hukum umum.

- d. Putusan Pengadilan (*judicial decisions*) dan Pendapat Para Sarjana Terkemuka (*the teaching of the most highly qualified publicists*)

Putusan pengadilan dan pendapat para ahli merupakan sumber hukum tambahan yang juga berperan dalam membatu perkembangan hukum udara. Meskipun dalam hukum internasional putusan-putusan Mahkamah Internasional tidak memiliki kekuatan mengikat (*rule of binding precedent*) kecuali bagi pihak-pihak yang bersengketa, namun sejarah membuktikan bahwa putusan-putusan Mahkamah Internasional (*International Court of Justice/ICJ*), Mahkamah Internasional Permanen (*Permanent Court of International Justice/PCIJ*) serta Mahkamah Arbitrase Permanen (*Permanent Court of Arbitration/PCA*) telah berperan penting dalam hukum

internasional demikian pula dengan hukum udara internasional.

Ajaran-ajaran atau doktrin yang dikemukakan oleh para sarjana ahli (*the teaching of the most highly qualified publicists*) yang berupa hasil penelitian serta tulisan-tulisan para sarjana hukum terkemuka, sering dijadikan sebagai pedoman untuk menemukan apa yang menjadi hukum internasional, walaupun doktrin-doktrin itu tidaklah menimbulkan hukum.

e. Sumber-sumber lain

Sebagai suatu sumber lain untuk hukum udara dapat disebutkan *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. *ICAO* merupakan organisasi internasional yang terlibat dalam pembentukan ruang hukum udara internasional. *ICAO* memiliki tanggung jawab khusus sebagai badan yang berorientasi teknis, yang berfungsi untuk membantu dalam penggunaan frekuensi radio secara efisien dan ekonomis.⁵⁰

⁵⁰Carl. Q. Christol, 1979, *Proceeding of The Twenty Second Colloquium on The Law of Outer Space*, American Institute of Aeronautics and Astronautics., Inc, hlm. 35.

B. Penerbangan Sipil Internasional

1. Pengertian Penerbangan Sipil

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam segala bidang yang semakin pesat sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam bidang penerbangan yang kemudian mampu menghasilkan alat-alat penerbangan yang canggih dan memberikan dampak positif dalam bidang penerbangan. Pesawat udara yang pada awalnya hanya dimiliki oleh negara dan hanya digunakan untuk keperluan militer negara, kini dapat dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta dan telah menjadi sarana transportasi udara komersial yang dapat digunakan secara umum.

Penerbangan diklasifikasikan menjadi dua yakni, penerbangan militer dan penerbangan sipil. Penerbangan sipil diklasifikasikan pula menjadi dua kategori, yakni kegiatan penerbangan yang dikelola oleh maskapai penerbangan (*airlines*) serta penerbangan umum (*general aviation*) yang mencakup semua kegiatan penerbangan lainnya.⁵¹

Penerbangan sipil merupakan semua kegiatan penerbangan yang tidak termasuk penerbangan militer dan penerbangan negara, baik swasta maupun komersial.

⁵¹ Achmad Moegandi, 1996, *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, hlm. 48.

2. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional

Penyelenggaraan penerbangan sipil diatur dalam berbagai konvensi internasional sehingga diperlukan badan internasional yang dapat mengatur, menetapkan standar serta mengawasi penyelenggaraan penerbangan sipil internasional. Oleh karena itu dibentuklah *International Civil Aviation Organization (ICAO)* atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang didirikan pada 4 April 1947 setelah ratifikasi yang cukup terhadap *Chicago Convention 1944* dan sebagai tindak lanjut dari *ICAO Sementara* atau *Provisional ICAO (PICAO)* yang dibentuk pada tahun 1945.⁵² Pada saat itu, *PICAO* berfungsi sebagai badan penasehat dan koordinasi sementara. *PICAO* terdiri atas Dewan Sementara (*Interim Council*) dan Majelis Sementara (*Interim Assembly*).

Pada 13 Mei 1947, *ICAO* kemudian membuat kesepakatan dengan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), yang dengan kesepakatan tersebut *ICAO* menjadi badan khusus di bawah naungan PBB.⁵³ *ICAO* sebagai badan internasional penerbangan sipil memiliki peranan yang sangat penting bagi

⁵² *Ibid*, hlm. 118.

⁵³ *Ibid*, hlm. 119.

perkembangan dunia penerbangan, terutama dalam bidang teknik.⁵⁴

Keanggotaan *ICAO* terbuka bagi negara-negara yang berdaulat. *ICAO* terdiri atas 193 negara yang menandatangani Konvensi Chicago 1944 serta mendanai dan mengarahkan *ICAO* demi mendukung diplomasi dan kerjasama mereka dalam penyelenggaraan transportasi udara. Dalam praktiknya, pekerjaan yang dilakukan *ICAO* lebih menjurus pada aspek-aspek teknis penerbangan sipil.

3. Pesawat Udara

a. Klasifikasi Pesawat Udara

Dalam bidang penerbangan, pesawat udara dikategorikan menjadi dua kategori yakni, pesawat udara negara (*state aircraft*) dan pesawat udara sipil (*civil aircraft*). Secara umum, pesawat udara sipil diartikan sebagai pesawat yang melakukan penerbangan yang bersifat komersial. Berbeda dengan pesawat udara negara yang penerbangannya dilakukan oleh unsur-unsur pemerintah serta lembaga yang pertanggungjawaban kerjanya kepada pemerintah. Penerbangan yang dilakukan oleh pesawat udara negara tidak bersifat komersial atau niaga dan tidak

⁵⁴ Batara Ebenezer, 2018, *Peran ICAO (International Civil Aviation Organization) dalam Pengawasan Penerbangan Sipil Internasional*, Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, hlm. 3.

terikat pada jadwal penerbangan yang tetap.⁵⁵ Menurut

Pasal 30 Konvensi Paris 1919 yang berbunyi :

*“The following shall be deemed to be State aircraft: a. Military aircraft; b. Aircraft exclusively employed in State Service, such as Posts, Customs, Police; All State aircraft other than military, customs and police aircraft shall be treated as private aircraft and as such shall be subject to all the provisions of the present Convention”*⁵⁶

Menurut Pasal 30 Konvensi Paris 1919 diatas pesawat udara negara (*state aircraft*) merupakan pesawat yang digunakan oleh militer hanya untuk kegiatan atau keperluan pelayanan publik (*public services*), seperti pesawat udara polisi dan bea cukai. Sedangkan pesawat udara sipil (*civil aircraft*) merupakan pesawat udara selain pesawat udara negara.⁵⁷

Selain itu Konvensi Chicago 1944 juga mengatur terkait pesawat udara, namun dalam konvensi ini tidak dijelaskan secara mendetail terkait klasifikasi pesawat udara serta definisi “pesawat udara negara” dan “pesawat udara sipil”.

Dalam Pasal 3 (a) Konvensi Chicago 1944 berbunyi :

⁵⁵ Sari, Ni Putu Purnama, “Status Hukum Pesawat Udara Komersial yang Digunakan untuk Penerbangan Kenegaraan”, *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Fakultas Hukum Universitas Islam Malang, Vol. 26, No. 4, Februari 2020, hlm. 790.

⁵⁶ *Article 30 Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation 1919 (Paris Convention 1919)*

⁵⁷ K Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, hlm. 273.

“This convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.”⁵⁸

Yang artinya konvensi ini hanya berlaku untuk pesawat udara sipil dan tidak berlaku bagi pesawat udara negara.

Selanjutnya Pasal 3 (b), yang berbunyi :

“Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.”⁵⁹

Pasal tersebut menjelaskan bahwa pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan militer, bea cukai dan kepolisian dianggap sebagai pesawat udara negara.

Selanjutnya Pasal 3 (c) Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi :

“No state aircraft of contracting state shall fly over the territory of another state or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.”⁶⁰

Pasal di atas menyatakan bahwa pesawat udara negara dari negara anggota tidak dapat melakukan penerbangan atau mendarat di atas wilayah kedaulatan negara-negara anggota lainnya tanpa izin berdasarkan perjanjian khusus atau bentuk perjanjian lainnya, dan sesuai dengan syarat-syarat yang ditentukannya. Klasifikasi terkait pesawat udara ini sangat penting dan berkaitan dengan penerbangan yang dapat dan tidak dapat dilakukan di wilayah udara tertentu dan

⁵⁸ Article 3 (a) Convention on International Civil Aviation 1944 (Chicago Convention 1944)

⁵⁹ Article 3 (b) Convention on International Civil Aviation 1944 (Chicago Convention 1944)

⁶⁰ Article 3 (c) Convention on International Civil Aviation 1944 (Chicago Convention 1944)

perbedaan perlakuan terhadap pesawat udara sipil dan pesawat udara negara ketika melakukan penerbangan di wilayah udara suatu negara.

Namun lain halnya dengan pesawat udara sipil tidak berjadwal, dalam Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 menjelaskan penerbangan internasional tidak berjadwal mempunyai hak untuk melakukan penerbangan melintasi wilayah udara negara anggota lainnya, pendaratan *nonstop* dan berhenti untuk tujuan non-lalu lintas atas persetujuan negara anggota yang bersangkutan tanpa perlu mendapatkan izin terlebih dahulu namun tetap memperhatikan hak-hak negara kolong yang dilintasi. Namun demikian, setiap negara anggota berhak untuk alasan keselamatan penerbangan, meminta pesawat udara yang hendak melintasi daerah-daerah terlarang yang tidak dapat diakses atau tanpa fasilitas navigasi udara yang memadai untuk mengikuti rute-rute yang telah ditentukan, atau untuk memperoleh izin khusus untuk penerbangan ini.⁶¹

b. Status Hukum Pesawat Udara

Dalam hukum publik, status hukum pesawat udara merupakan hal yang sangat penting karena berkaitan dengan pemberian tanda kebangsaan dan

⁶¹ Article 5 Convention on International Civil Aviation 1944 (Chicago Convention 1944)

registrasi/pendaftaran pesawat udara.⁶² Hal ini kemudian yang menentukan yurisdiksi hukum nasional mana yang dapat menguasai pesawat udara dalam hubungan hukum publik. J.C. Cooper⁶³ menyatakan bahwa pembahasan terkait status hukum pesawat udara dapat ditinjau dari segi hukum publik dan hukum privat. J.C. Cooper kemudian menjelaskan lebih lanjut bahwa dari segi hukum publik akan berfokus pada hubungan hukum antara pesawat udara dengan negara, sedangkan dalam hukum privat akan berfokus pada hubungan hukum pesawat udara sebagai objek hukum dengan pesawat udara lainnya serta hubungan hukum pesawat udara dengan subjek hukum atau individu tertentu.

4. Sumber Hukum Penerbangan Sipil Internasional

Pelaksanaan penerbangan sipil baik secara nasional maupun internasional harus mengacu pada hukum internasional dan nasional yang berlaku demi memastikan keselamatan penumpang, awak pesawat, pesawat udara serta barang-barang yang diangkut. Dimana peraturan-peraturan tersebut diatur dalam berbagai konvensi internasional.

⁶² Escalda, Federico N. Videla, 1979, *Aeronautical Law*, Sijthoff and Noordhoff, USA p. 131-132.

⁶³ J.C. Cooper, "National Status of Aircraft", *JALC*, Vol. 17, No.2, 1950, p.100.

a. Konvensi Paris 1919 (*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*)

Konvensi ini merupakan upaya pertama dalam membentuk regulasi internasional yang secara umum membahas terkait penerbangan sipil. Konferensi Paris yang dilaksanakan pada 13 Oktober 1919 diikuti oleh 27 negara-negara sekutu dan beberapa negara lainnya dan menghasilkan Konvensi Paris 1919. Tujuan utama dibentuknya konvensi ini ialah demi menegakkan kedaulatan negara terhadap ruang udara di atasnya dan untuk membuat ketentuan-ketentuan bagi pengguna ruang udara. Konvensi ini ditandatangani pada 13 Oktober 1919 serta mulai berlaku pada 11 Juli 1922. Dalam pelaksanaan Konferensi Paris 1919, baik para ahli hukum udara internasional maupun badan hukum internasional banyak mengemukakan aspek-aspek hukum yang diantaranya ialah terkait kedaulatan negara di ruang udara (*sovereignty*), penggunaan pesawat udara, pendaftaran pesawat udara (*nationality and registration mark*), sertifikasi awak pesawat, sertifikasi pesawat, transportasi bahan peledak, izin

penerbangan, izin pendaratan, peralatan navigasi penerbangan, dan lain-lain.⁶⁴

Namun, implementasi konvensi ini hanya terbatas pada hubungan antara Negara-negara pemenang Perang Dunia I, karena keikutsertaan Negara-negara bekas musuh tunduk pada persyaratan yang cukup ketat, yakni yang tercantum pada Pasal 42 Konvensi Paris 1919 yang menyatakan bahwa negara-negara tersebut hanya dapat menjadi negara pihak dalam konvensi ini apabila telah menjadi anggota Liga Bangsa-Bangsa (LBB) atau paling tidak atas keputusan dari 3 atau 4 Negara-negara pihak pada konvensi.⁶⁵

Konvensi Paris 1919 kemudian direvisi pada tahun 1929 dengan Protokol Paris pada 15 Juli 1929 yang tujuannya demi menerima keanggotaan Jerman dalam Liga Bangsa-Bangsa (LBB). Sejak berlakunya Protokol tersebut pada tahun 1933, Konvensi Paris kemudian menjadi konvensi yang bersifat umum dan terdapat 53 negara yang menjadi negara pihak.⁶⁶

⁶⁴ K. Martono dan Agus Pramono, *Op.cit*, hlm. 44.

⁶⁵ Syahmin, AK, Meria Utama dan Akhmad Idris, 2012, *Hukum Udara dan Luar Angkasa (Air and Outer Space Law)*, Unsri Press, Palembang.

⁶⁶ J.G. Starke, 1999, *Pengantar Hukum Internasional I*, Edisi Kesepuluh, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 382.

Dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayah negaranya.

b. Konvensi Chicago 1944 (*Convention on International Civil Aviation*)

Amerika Serikat yang saat itu dipimpin oleh Presiden F.D. Roosevelt mengambil inisiatif untuk melaksanakan konferensi di Chicago dan mengundang berbagai negara, baik negara sekutu maupun netral di Asia dan Eropa, kecuali Amerika Latin untuk menghadiri sebuah konferensi yang membahas terkait penerbangan sipil di Chicago. Konferensi ini bertujuan untuk menyusun ketentuan-ketentuan bersama terkait lalu lintas penerbangan sipil internasional serta untuk mengganti perjanjian sebelumnya yakni Konvensi Paris. Konferensi ini dihadiri oleh 185 delegasi, 156 penasehat, konsultan dan para ahli.⁶⁷ Meskipun konferensi ini tidak berhasil mencapai semua hal yang diharapkan, namun konferensi ini tetap menjadi dasar dibentuknya *ICAO (International Civil Aviation Organization)* dan menghasilkan Konvensi Chicago 1944 yang

⁶⁷ Convention on International Civil Aviation, *Indonesia Journal of International Law*, Vol. 6, No. 4 Juli 2009, hlm. 563.

ditandatangani oleh 50 negara pada 7 Desember 1944 serta mulai berlaku pada 4 April 1947 setelah sejumlah ratifikasi terpenuhi.

Konvensi Chicago 1944 merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional yang menjadi pedoman dalam hukum udara internasional. Konvensi ini menjadi panduan dalam membuat undang-undang nasional bagi setiap negara anggota organisasi penerbangan sipil, yakni *ICAO (International Civil Aviation Organization)* sebagai organisasi penerbangan sipil internasional yang berperan dalam penyelenggaraan penerbangan sipil internasional.

Namun dalam Konvensi ini masih terdapat kelemahan dimana adanya perbedaan kepentingan antara penegakan kedaulatan suatu negara dengan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil yang berlawanan dengan keselamatan penumpang pesawat sipil yang melintasi ruang udara suatu negara.⁶⁸

⁶⁸ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 47 dalam Domas Tomaula, Irma Halima Hanafi, dan Wilshen Leatemala, "Hukum Udara Internasional Dalam Kasus Salah Tembak Pesawat Komersial Ukraina Akibat Penembakan Iran Ditinjau dari Hukum Internasional dan Konvensi Chicago 1944," *Pattimura Law Study Review*, Vol. 1 No. 2 Desember 2023, Fakultas Hukum Universitas Pattimura Ambon, hlm. 174.

Konvensi Chicago 1944 ini telah diamandemen dengan Protokol Konvensi Montreal 1984 dan memasukkan asas yang dalam hukum internasional disebut asas pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*elementary considerations of humanity*). Asas ini kemudian menjadi asas yang wajib diperhatikan oleh setiap negara dalam hukum udara internasional khususnya dalam kaitannya dengan keselamatan penerbangan sipil.⁶⁹

Dalam amandemennya, Konvensi Montreal 1984 juga menyisipkan pasal tambahan dalam Konvensi Chicago 1944 yakni Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 yang mengakui bahwa setiap negara harus menahan diri untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil yang dalam penerbangan dan apabila suatu keadaan diharuskan mengambil langkah intersepsi maka keselamatan pesawat dan penumpang di dalamnya harus tidak boleh terancam.⁷⁰

⁶⁹ Yasidi Hambali, 1994, Hukum dan Politik Kedirgantaraan, Jakarta : Pradnya Paramita, hlm. 36. dalam Sofyan, Boy Achmad, 2021, *Tinjauan Hukum Internasional Atas Penembakan Pesawat Sipil Ukraina Oleh Militer Iran*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Yarsi Jakarta, hlm. 2.

⁷⁰

C. Tanggung Jawab Negara

1. Pengertian Tanggung Jawab Negara

Pada dasarnya timbulnya tanggung jawab suatu negara dalam hukum internasional dilatarbelakangi oleh pemikiran yakni tidak ada negara yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak negara lain. Setiap pelanggaran yang dilakukan terhadap hak negara lain, mengakibatkan negara tersebut harus bertanggungjawab atas pelanggarannya.⁷¹

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang dimaksud dengan tanggung jawab ialah suatu keadaan dimana wajib menanggung segala sesuatunya apabila terjadi apa-apa dapat digugat, dipersalahkan, dan sebagainya.⁷²

Menurut *Dictionary of Law*, Tanggung Jawab Negara (*State Responsibility*) ialah kewajiban suatu negara untuk memperbaiki suatu kesalahan yang timbul akibat kegagalannya dalam memenuhi kewajiban hukum menurut hukum internasional.⁷³

Dalam hukum internasional, tanggung jawab negara didefinisikan sebagai suatu kewajiban yang harus dilakukan

⁷¹ Ahmad Syofyan, 2022, *Hukum Internasional*, Bandar Lampung: Pusat Kajian Konstitusi dan Perundang-Undangan Universitas Lampung, hlm. 96.

⁷² Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2016, "Tanggung Jawab", Kamus Besar Bahasa Indonesia, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/tanggung%20jawab> diakses pada 15 Jan 2022

⁷³ Elizabeth A. Martin ed, 2002, *A Dictionary of Law*, Oxford University Press, New York, p.477.

oleh negara kepada negara lain berdasarkan perintah hukum internasional.⁷⁴ Tanggung jawab negara biasa juga disebut sebagai Tanggung Jawab Internasional (*International Responsibility*).

Tanggung jawab negara pada dasarnya timbul ketika terjadi pelanggaran terhadap hak subjektif negara lain, pelanggaran terhadap norma hukum internasional yang bersifat *ius cogens*⁷⁵ dan tindakan yang memenuhi syarat sebagai kejahatan internasional.

Huala Adolf⁷⁶ dalam bukunya mengutip Malcolm N. Shaw yang berpendapat bahwa terdapat beberapa faktor yang menjadi dasar lahirnya tanggung jawab negara, yakni :

- a. Adanya kewajiban hukum internasional yang berlaku antara dua negara;
- b. Adanya tindakan atau kelalaian yang melanggar kewajiban hukum internasional sehingga melahirkan tanggung jawab negara;
- c. Timbulnya kerugian atau kerusakan akibat tindakan yang melanggar hukum atau kelalaian.

⁷⁴ Rebecca M.M. Wallace, 2002, *International Law, Fourth Edition*, Sweet and Maxwell, London, p.175.

⁷⁵ *Ius Cogens* yang dalam bahasa Inggris disebut juga Peremptory Norms merupakan sebuah prinsip dasar yang diakui oleh masyarakat internasional sebagai norma yang tidak boleh dilanggar.

⁷⁶ Huala Adolf, 1996, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Edisi 1, Cetakan 2, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 174.

Berdasarkan faktor-faktor tersebut, jika suatu negara melakukan tindakan yang melanggar hukum internasional baik yang dilakukan oleh perorangan maupun suatu badan atau pemerintah dan melanggar hak serta menimbulkan kerugian atau kerusakan yang besar bagi negara-negara lain dalam hukum internasional, maka negara pelaku dapat dikenakan prinsip pertanggungjawaban internasional.

Setiap negara mempunyai hak untuk melindungi serta memelihara eksistensinya dalam masyarakat internasional. Negara juga mempunyai kewajiban-kewajiban untuk tidak melakukan kegiatan-kegiatan yang menimbulkan pertikaian antar negara.⁷⁷ Tidak ada negara manapun yang dapat menikmati hak-haknya tanpa memperhatikan dan menghormati hak-hak negara lain. Oleh karena itu setiap tindakan pelanggaran terhadap kewajiban internasional menimbulkan kewajiban bagi negara pelanggar untuk memperbaiki keadaan akibat pelanggaran tersebut. Dengan kata lain, negara yang melanggar kewajiban tersebut mempunyai pertanggungjawaban internasional akibat tindakannya yang merugikan negara lain.⁷⁸

⁷⁷ Ahmad Syofyan, *Op.cit*, hlm. 97.

⁷⁸ *Ibid*, hlm. 98.

Dengan demikian, tanggung jawab negara dapat diartikan sebagai tanggung jawab yang dibebankan kepada suatu negara karena tindakannya yang telah merugikan negara lain.⁷⁹

Dalam tanggung jawab negara, terdapat istilah *responsibility* dan *liability*. Keduanya diartikan sebagai tanggung jawab, namun memiliki makna yang berbeda. Menurut hukum internasional, istilah *responsibility* lebih merujuk pada tanggung jawab menurut hukum internasional dan bentuknya dapat berupa permintaan maaf, ganti rugi, atau perbaikan keadaan. Sedangkan *liability* lebih merujuk pada tanggung jawab hukum perdata yakni dengan ganti kerugian berupa uang atau ganti rugi dalam bentuk lain.⁸⁰

Dalam Pasal 1 *Draft Articles on The Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001⁸¹ dijelaskan bahwa:

“Every internationally wrongful act of a State entails the international responsibility of that State.” yang artinya ialah setiap tindakan internasional yang salah yang dilakukan oleh suatu Negara maka mengharuskan adanya tanggungjawab secara internasional oleh Negara tersebut.

⁷⁹ *Ibid*

⁸⁰ FX Adji Samekto, 2009, *Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 101 dalam Ahmad Syofyan, 2022, *Hukum Internasional*, Bandar Lampung: Pusat Kajian Konstitusi dan Perundang-Undangan Universitas Lampung, hlm. 98.

⁸¹ Rancangan yang diedarkan oleh Majelis Umum PBB melalui Resolusi A/RES/56/83 terkait teori dan prinsip tanggungjawab negara yang dibuat oleh *International Law Commission (ILC)* yang merupakan lembaga dibawah naungan PBB yang dibentuk pada tahun 1947 dengan tujuan untuk membantu dalam pengembangan dan kodifikasi hukum internasional pada Agustus 2001, dikodifikasi oleh *International Court of Justice (ICJ)* atau Mahkamah Internasional.

Selanjutnya dalam Pasal 2 dijelaskan bahwa:

“There is an internationally wrongful act of a State when conduct consisting action or omission: (a) is attributable to the State under international law; (b) constitutes a breach of an international obligation of the State.” yang artinya ialah tindakan suatu negara yang dianggap salah secara internasional apabila terdiri dari tindakan atau kelalaian: (a) tindakan yang dapat diatribusikan kepada negara berdasarkan hukum internasional; (b) pelanggaran terhadap kewajiban internasional.

2. Teori - Teori Tanggung Jawab Negara

Pada umumnya, terdapat dua teori pertanggungjawaban negara, yakni:⁸²

a. Teori Risiko (*Risk Theory*)

Teori ini melahirkan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau (*strict liability*) atau prinsip tanggung jawab objektif yakni prinsip tanggung jawab dimana suatu negara bertanggungjawab secara mutlak atas setiap perbuatan atau tindakan yang menimbulkan akibat yang sangat berbahaya (*Harmful Effects of Ultrahazardous Activities*) meskipun perbuatan atau tindakan tersebut merupakan tindakan yang sah menurut hukum.

b. Teori Kesalahan (*Fault Theory*)

⁸² Dedi Supriyadi, 2013, *Hukum Internasional (dari Konsepsi sampai Aplikasi)*, Bandung: Pustaka Setia, hlm. 160.

Teori ini melahirkan prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) atau prinsip tanggung jawab subjektif yakni tanggung jawab negara atas tindakannya hanya dapat dikatakan ada apabila dapat dibuktikan adanya unsur kesalahan dalam tindakannya.

3. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Negara

1. Presumption of Liability

Prinsip ini dimana pihak tergugat selalu dianggap salah dan bertanggung jawab namun dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika pihak tergugat dapat membuktikan bahwa mereka tidak bersalah. Hal ini disebut sebagai pembuktian terbalik dimana beban pembuktian diberikan kepada tergugat yang dalam hal ini pihak pengangkut.⁸³

2. Presumption of Non Liability

Kebalikan dari prinsip sebelumnya, prinsip ini menganggap pihak tergugat selalu tidak bertanggungjawab. Beban pembuktian pada prinsip ini dibebankan kepada pihak penggugat yang dalam hal ini penumpang. Perbedaan pada prinsip ini terletak

⁸³ Ridwan Khairandi, Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan Praduga, https://law.uii.ac.id/wp-content/uploads/2013/09/ISI%20KOmplet-2_hal%20%20380.pdf yang diakses pada 1 Agustus 2024.

juga pada penerapannya yang dikhususkan terhadap barang bawaan yang diawasi langsung oleh penumpang.⁸⁴

3. *Based on Fault*

Prinsip yang mengatur dimana pengangkut dapat dimintai pertanggungjawaban jika kesalahan yang dilakukannya terbukti mengakibatkan kerugian bagi pihak lain. Prinsip ini membebankan pembuktian kepada pihak yang dirugikan atau pihak penggugat dimana penggugat harus membuktikan bahwa pihak tergugat memang melakukan pelanggaran hukum atau perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan kerugian.⁸⁵

4. **Macam-Macam Tanggung Jawab Negara**

Dalam Hukum Internasional, macam-macam tanggung jawab negara dapat dibagi menjadi dua, yakni:⁸⁶

- a. Tanggung Jawab terhadap perbuatan melawan hukum (*Delictual Liability*)

⁸⁴ Trisakti Business Law Community, Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab dalam Angkutan, <https://trisakti-tblc.medium.com/prinsip-prinsip-tanggung-jawab-dalam-angkutan-469a0ba51f59> yang diakses pada 1 Agustus 2024.

⁸⁵ *Ibid*

⁸⁶ Huala Adolf, 1991, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 180-181 dalam Diego Arli Papilaya, Billy, dkk, "Tanggung Jawab Negara Terhadap Pelanggaran Hak Asasi Manusia Di Belarusia Ditinjau Dari Hukum Internasional", *Tatohi Jurnal Ilmu Hukum*, Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Vol. 1 No.6 2021, hlm. 536-337.

Tanggung jawab ini dapat lahir akibat kesalahan atau kelalaian suatu negara terhadap warga negara asing dalam wilayahnya dan/atau wilayah negara lain. Beberapa jenis hal yang dapat menimbulkan tanggung jawab negara dalam hal ini, yakni:

- a) Eksplorasi Ruang Angkasa, negara peluncur (*launching state*) harus selalu bertanggungjawab atas setiap kerugian yang ditimbulkan terhadap benda-benda (obyek) wilayah negara lain. Prinsip tanggung jawab yang digunakan dalam perbuatan ini ialah prinsip tanggung jawab absolut.
- b) Eksplorasi Nuklir, negara bertanggung jawab atas setiap kerusakan atau kerugian yang ditimbulkan akibat kegiatan-kegiatan yang berkaitan dalam eksplorasi nuklir. Prinsip tanggung jawab yang digunakan dalam perbuatan ini juga prinsip tanggung jawab absolut. Dalam hal ini, apakah suatu negara sebelumnya telah mengambil tindakan-tindakan pencegahan tidaklah penting. Begitu pula dengan kegiatan eksplorasi ruang angkasa,

yang melatarbelakangi diterapkannya prinsip tanggung jawab absolut ialah karena kegiatan-kegiatan ini mengandung risiko bahaya yang tinggi (*highly hazardous activity*).

c) Kegiatan Lintas Batas Nasional, setiap negara memiliki kewajiban mengatur serta mengawasi kegiatan-kegiatan yang terjadi di wilayahnya baik yang bersifat publik maupun perdata, yang dimana setiap kegiatan tersebut dapat melintasi batas negaranya serta menimbulkan kerugian bagi negara lain. Prinsip tanggung jawab yang berlaku pada kegiatan ini tergantung pada bentuk kegiatan yang bersangkutan. Jika kerugian yang ditimbulkan bersifat bahaya, maka prinsip tanggung jawab yang digunakan ialah prinsip tanggung jawab mutlak. Namun apabila kegiatan tersebut bersifat biasa maka tanggung jawab negara tergantung pada kelalaian atau maksud dari kegiatan tersebut.

b. Tanggung Jawab atas Pelanggaran Perjanjian (*Contractual Liability*)

Dalam hukum internasional suatu negara dapat dimintai pertanggungjawaban atas pelanggaran perjanjian.

Tanggung jawab ini dapat terjadi terhadap suatu negara ketika suatu negara melanggar suatu perjanjian.

Menurut F. Sugeng Istanto terdapat beberapa macam tanggung jawab negara, yakni:⁸⁷

a) Tanggung Jawab terhadap Perbuatan Melawan Hukum
(*Delictual Liability*)

Tanggung jawab yang timbul akibat kelalaian atau kesalahan yang dilakukan oleh suatu negara terhadap orang asing dalam wilayahnya atau wilayah negara lain. Beberapa hal yang dapat menimbulkan tanggung jawab negara dalam hal ini, ialah:

- 1) Eksplorasi ruang angkasa;
- 2) Eksplorasi nuklir; dan
- 3) Kegiatan-kegiatan lintas batas nasional.

b) Tanggung Jawab atas Pelanggaran Perjanjian
(*Contractual Liability*)

Tanggung jawab yang timbul akibat terjadinya suatu pelanggaran yang dilakukan oleh suatu negara terhadap perjanjian atau kontrak yang telah dibuatnya dengan negara lain serta menimbulkan kerugian atau kerusakan terhadap negara lainnya.

⁸⁷ F. Sugeng Istanto, 1994, *Hukum Internasional*, UAJ Yogyakarta, Yogyakarta, hlm. 180-201.

c) Tanggung Jawab atas Konsesi

Konsensi adalah pemeberian hak, izin atau tanah oleh pemerintah, perusahaan atau individu baik kepada seseorang maupun lembaga. Perjanjian antara negara dan warga negara (perusahaan asing) dikenal adanya *Clausula Calvo* yang menetapkan bahwa penerima konsensi melepaskan perlindungan pemerintahannya dalam sengketa yang timbul dari perjanjian tersebut dan sengketa yang timbul itu harus diajukan ke peradilan nasional negara pemberi konsensi dan tunduk pada hukum negara tersebut.

d) Tanggung Jawab atas Ekspropriasi

Pertanggungjawaban ini merupakan pencabutan hak milik perorangan untuk kepentingan umum yang disertai dengan pemberian ganti rugi.

e) Tanggung Jawab atas Utang Negara

Suatu negara yang tidak memenuhi kewajiban utangnya maka secara otomatis memiliki pertanggungjawaban untuk membayar utang atau kerugian.

f) Tanggung Jawab atas Kejahatan Internasional

Kejahatan internasional adalah suatu tindakan yang melanggar hukum internasional yang menimbulkan

kewajiban pertanggungjawaban. Setiap perbuatan kesalahan atau kelalaian yang merugikan negara lain maka harus dipertanggungjawabkan.

Namun dalam *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001, diatur mengenai beberapa pengecualian terhadap tanggung jawab negara, yakni:

a. *Consent* (Pasal 20)

Perbuatan yang dilakukan oleh suatu Negara terhadap Negara lain sepanjang telah disepakati dalam suatu persetujuan bersama, maka tidak dapat dikatakan telah melakukan perbuatan salah menurut hukum internasional. Persetujuan ini dapat diberikan terlebih dahulu atau pada saat pelanggaran terjadi. Sebaliknya, persetujuan yang diberikan setelah tindakan pelanggaran terjadi maka hal tersebut merupakan bentuk pengabaian atau persetujuan yang menyebabkan hilangnya hak untuk meminta pertanggungjawaban atau mengklaim ganti rugi.

b. *Self Defense* (Pasal 21 dan 22)

Suatu negara yang telah melakukan tindakan pelanggaran terhadap negara lain dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila tindakan tersebut merupakan tindakan pembelaan diri. Ketentuan yang mengatur terkait

tindakan yang dikategorikan sebagai pembelaan diri lebih lanjut diatur dalam Piagam PBB.

c. *Force Majeure* (Pasal 23)

Tindakan suatu Negara yang melanggar kewajiban internasional tidak dapat dimintai pertanggungjawaban apabila tindakan tersebut dilakukan karena adanya; kekuatan yang tak dapat diduga sebelumnya, di luar kontrol atau pengawasan suatu negara yang membuat Negara tidak memungkinkan untuk melaksanakan atau memenuhi kewajiban internasional.

d. *Distress* (Pasal 24)

Tindakan yang diambil Negara dalam situasi sulit di mana Negara tersebut harus memutuskan untuk menyelamatkan dirinya atau masyarakat yang berada di bawah tanggung jawabnya.

e. *Necessity* (Pasal 25)

Tindakan yang dilakukan Negara untuk melindungi kepentingannya esensialnya sendiri tanpa membahayakan Negara lain dan masyarakat internasional secara keseluruhan.

5. Bentuk-Bentuk Pertanggungjawaban Negara

Dalam Pasal 34 *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001:

*“Forms of Reparation: Full reparation for the injury caused by the internationally wrongful act shall take the form of restitution, compensation and satisfaction, either singly or in combination, in accordance with the provisions of this chapter.”*⁸⁸ Yang artinya ialah reparasi penuh untuk kerugian yang ditimbulkan oleh tindakan yang salah menurut internasional harus dalam bentuk restitusi, kompensasi, dan kepuasan, baik secara sendiri-sendiri maupun bersama-sama, sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam bab ini.

a) *Restitution*

Restitusi merupakan salah satu bentuk dari tiga bentuk utama reparasi untuk cedera yang disebabkan oleh tindakan yang salah secara internasional. Restitusi menyebabkan kewajiban bagi Negara yang bertanggungjawab untuk membangun kembali situasi yang ada sebelum tindakan yang salah dilakukan (*status quo ante*). Dalam Pasal 35 *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001 dijelaskan bahwa Negara yang bertanggung jawab atas suatu tindakan yang salah secara internasional berkewajiban untuk melakukan restitusi, yaitu untuk membangun kembali situasi yang ada sebelum tindakan yang salah tersebut dilakukan, asalkan dan sejauh restitusi tersebut

(a) tidak mustahil secara material;

⁸⁸ *Article 34 International Law Commission, Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with Commentaries.*

(b) tidak melibatkan beban yang tidak sebanding dengan manfaat yang diperoleh dari restitusi dan bukannya kompensasi.⁸⁹

Restitusi dibagi menjadi beberapa bentuk atau pengertian yakni *legal restitution* (restitusi hukum), *restitution in kind* (restitusi dalam bentuk barang), dan *restitution integrum* (restitusi penuh).⁹⁰ Restitusi hukum pada dasarnya sama dengan restitusi penuh. Restitusi ini mengacu pada pernyataan pengadilan bahwa dalam konteks hukum pertanggungjawaban negara, suatu perjanjian atau tindakan suatu negara batal berdasarkan hukum internasional.⁹¹

Restitusi adalah jenis pemulihan yang harus diupayakan terlebih dahulu sebelum jenis pemulihan lainnya diterapkan. Hal ini dinyatakan pula oleh beberapa pendapat para ahli dan juga telah ditegaskan oleh *ILC* melalui komentarnya terhadap Pasal 35 *Draft*

⁸⁹ *Article 35 Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001

⁹⁰ Caroline, Breton, 2024, "Restitution", Jus Mundi, [https://jusmundi.com/en/document/publication/en-restitution#:~:text=%E2%80%9CRestitution%E2%80%9D%20is%20one%20of%20the,ad dition%20to%20compensation%20and%20satisfaction\).&text=Restitution%20creates%20an%20obligation%20for,the%20wrongful%20act%20was%20committed%E2%80%9D.](https://jusmundi.com/en/document/publication/en-restitution#:~:text=%E2%80%9CRestitution%E2%80%9D%20is%20one%20of%20the,ad dition%20to%20compensation%20and%20satisfaction).&text=Restitution%20creates%20an%20obligation%20for,the%20wrongful%20act%20was%20committed%E2%80%9D.) yang diakses pada 01 Juni 2024.

⁹¹ Alamanda Vania, 2009, *Hak Pemulihan (Reparations) Bagi Korban Kejahatan Internasional : Tinjauan Hukum Internasional dan Implementasi Di Indonesia*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, hlm. 46-47.

*Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001.*⁹²

b) *Compensation*

Kompensasi merupakan bentuk pemulihan atau reparasi yang paling dikenal. Dalam Pasal 36 *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001* dijelaskan bahwa Negara yang bertanggung jawab atas tindakan yang salah secara internasional berkewajiban untuk memberikan kompensasi atas kerusakan yang ditimbulkannya,

(a) sejauh kerusakan tersebut tidak diperbaiki dengan restitusi.

(b) Kompensasi harus mencakup kerusakan yang dapat dinilai secara finansial termasuk hilangnya keuntungan sejauh hal itu ditetapkan.⁹³

Kompensasi finansial juga sering mendapat permasalahan, dikarenakan faktanya terdapat berbagai pendapat mengenai standar atas kerugian seperti apa yang dianggap dapat dikompensasikan.⁹⁴

c) *Satisfaction*

⁹² *Ibid*, hlm. 48.

⁹³ *Article 36 Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001*

⁹⁴ Alamanda Vania, *Loc. cit*,

Sama halnya dengan restitusi dan kompensasi, “kepuasan” adalah bentuk reparasi atau pemulihan yang dapat diberikan oleh suatu negara untuk memperbaiki cedera yang disebabkan oleh tindakan yang salah secara internasional yang menjadi tanggung jawabnya.

Berdasarkan Pasal 37 *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001 Negara berkewajiban untuk memberikan kepuasan atas kerugian sejauh kerugian tersebut tidak dapat diperbaiki melalui restitusi atau kompensasi.⁹⁵ Pasal ini juga menjelaskan bahwa kepuasan dapat berupa pengakuan atas pelanggaran, pernyataan penyesalan, permintaan maaf secara resmi, atau dengan cara lain yang sesuai.⁹⁶

6. Konvensi Warsawa 1929 beserta amandemennya

Peraturan atau konvensi-konvensi yang mengatur terkait tanggung jawab negara khususnya dalam penerbangan sipil internasional melibatkan berbagai instrumen hukum internasional yang telah diratifikasi oleh negara-negara di seluruh dunia diantaranya yang paling relevan yang berlaku pada saat insiden penembakan

⁹⁵ Article 37 (1) *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001

⁹⁶ Article 37 (2) *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001

pesawat KAL 007 terjadi ialah Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol tambahannya.

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air yang selanjutnya disebut Konvensi Warsawa 1929 merupakan perjanjian internasional yang mengatur terkait tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang, bagasi, dan kargo yang diangkut. Konvensi Warsawa 1929 hanya berlaku bagi penerbangan internasional.⁹⁷ Konvensi ini ditandatangani pada 12 Oktober 1929 di Warsawa dan berlaku pada 13 Februari 1933.⁹⁸ Konvensi warsawa menjadi salah satu instrument hukum terpenting dalam hukum internasional privat.

Kebutuhan dalam mengatur dan menetapkan standar internasional dalam industri penerbangan yang melindungi kepentingan penumpang dan pengirim barang serta memberikan kepastian hukum bagi maskapai penerbangan terkait tanggung jawab menjadi latar belakang lahirnya Konvensi ini. Namun, seiring berjalannya waktu Konvensi

⁹⁷ Puspa Amelia*, Kabul S, Agus P, "Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pelaksanaan Ganti Rugi Atas Keterlambatan Angkutan Udara Dalam Perspektif Hukum Internasional (Studi Kasus Keterlambatan Angkutan Udara Luar Negeri Pesawat Udara 777-300 Garuda Indonesia GA088 Cengkareng-Amsterdam Tahun 2015), Diponegoro Law Review Vol. 5. No. 2, Tahun 2016, hlm. 6.

⁹⁸ Haidil Akbar, 2010, *Pelaksanaan Ganti Rugi Dalam Angkutan Udara Internasional Ditinjau Dari Hukum Internasional (Studi Kasus : Pesawat Singapore Airlines SQ308 Tahun 2010)*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Andalas Padang, hlm. 3.

Warsawa 1929 ini mengalami beberapa kali amandemen dan protokol tambahan. Amandemen tersebut ada juga yang sudah berlaku seperti Protokol Den Haag 1955, Konvensi Guadajalara 1991, Protokol Guatemala 1971, dan Montreal Agreement 1975 (beserta protokol tambahannya nomor 1-4).⁹⁹

⁹⁹ *Ibid*