

PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA UNI SOVIET ATAS PENEMBAKAN PESAWAT KOREA *AIR LINES* DITINJAU DARI PERSPEKTIF HUKUM UDARA INTERNASIONAL

Sri Bayu Ciptantri, Dewa Gede Sudika Mangku, Ni Putu Rai Yuliartini

Jurusan Ilmu Hukum
Universitas Pendidikan Ganesha
Singaraja, Indonesia

E-mail: sribayuciptantri3@gmail.com , dewamangku.undiksha@gmail.com ,
raiylarti@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa kasus terjadinya penembakan pesawat udara Korea *Air Lines* nomor penerbangan 007 dan mengkaji penerapan bagaimana tanggung jawab dalam hukum udara internasional terkait penembakan pesawat Korea *Air Lines* tersebut. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan prosedur pengumpulan bahan yang sumber utamanya adalah bahan hukum yang berisi aturan-aturan yang bersifat hukum normatif. Bahan yang diperoleh dan diolah dalam penelitian hukum normatif adalah bahan hukum sekunder yang terutama berasal dari sumber kepustakaan serta ditambah dari berbagai sumber lain. Sehubungan dengan jenis penelitian yang digunakan, yaitu penelitian hukum normatif, maka pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan, pendekatan histori / sejarah, dan pendekatan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan hukum udara internasional, hak lintas damai bagi pesawat asing tidak berlaku di dalam kedaulatan ruang udara. Dan atas penembakan pesawat Korea *Air Lines* yang dilakukan oleh Uni Soviet, Uni Soviet yang kemudian menjadi Negara Federasi Rusia telah bertanggung jawab memberikan kotak hitam, melakukan investigasi, dan meminta maaf kepada Korea Selatan.

Kata-kata kunci: Pesawat Udara, Penembakan, Pertanggungjawaban.

Abstract

This study intended to analyze the case of an air strike to Korea Air Lines number 007, and examine the application of responsibility in international air law related to the air strike of Korea Air Lines. This study is normative law research with a method of collecting material, whose the main source is a material containing normative law. Obtained and processed material in normative law research is a secondary legal material that's derived from literary sources and added from various sources. In relation to the research, which is normative law research, using the approach of legislation, approach of concept, approach of history, and approach of a case. The results are, under international air law right of peaceful passage for foreign aircraft not applicable. And then, during an air strike of Korea Air Lines by the Soviet Union which has become the Russian Federation, has been responsible for providing black boxes investigations, and apologies to South Korea.

Keyword : Aircraft , Air Strike, Responsibility.

PENDAHULUAN

Hubungan internasional berkaitan erat dengan upaya membangun kerangka hubungan yang kondusif terhadap stabilitas dan tertib di dalam suatu masyarakat agar memiliki kesempatan untuk mengembangkan kemerdekaannya dan untuk memperjuangkan kepentingan kepentingannya. Tatanan dinamika dan mekanisme hubungan internasional yang dilakukan oleh subyek-subyek hukum internasional tidak terlepas dari suatu benturan-benturan atau gesekan-gesekan yang terkadang melahirkan suatu sengketa internasional (Sitepu, 2011: 327).

Kedaulatan suatu negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh. Sifat kedaulatan yang utuh dan penuh dari negara di ruang udara nasionalnya tersebut berbeda dengan sifat kedaulatan negara di laut wilayahnya. Karena sifatnya yang demikian maka di ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas demi pihak asing seperti terdapat di laut teritorial suatu negara. Sifat tertutup ruang udara nasional dapat dipahami mengingat udara sebagai media gerak amatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan negara.

Pelanggaran wilayah udara dapat terjadi pada suatu keadaan dimana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang memasukinya. Hal ini berarti pada dasarnya wilayah udara suatu negara tertutup bagi negara lain. Penggunaan dan kontrol atas wilayah udaranya tersebut hanya menjadi hak yang utuh dan penuh dari negara (May, 2002: 32).

Hukum internasional tidak luput dari pelanggaran-pelanggaran ataupun pembangkangan dari negara-negara tertentu. Pelanggaran-pelanggaran sering terjadi dalam masalah-masalah politik dan keamanan yang dianggap vital bagi negara yang bersangkutan. Tetapi tiap kali terjadi pelanggaran, negara pelanggar selalu berusaha menjelaskan bahwa tindakannya tidak bertentangan dengan hukum internasional dan bahkan sejalan dengan prinsip-prinsip hukum yang berlaku (Mauna, 2003: 3).

Masyarakat internasional kadang-kadang menggunakan istilah hukum udara (*air law*) atau hukum penerbangan (*aviation law*) atau hukum navigasi udara (*air navigation law*) atau hukum transportasi udara (*air transportation law*) atau hukum penerbangan (*aerial law*) atau hukum aeronautika (*aeronautical law*) atau udara-aeronautika (*air-aeronautical law*) saling bergantian tanpa dibedakan satu terhadap yang lain. Istilah-istilah *aviation law*, *navigation law*, *air transportation law*, *aerial law*, *aeronautical law*, atau *air*. Nicolas Matteesco Matte menggunakan istilah *Air-Aeronautical Law*, sedangkan dalam praktik pada umumnya menggunakan istilah *air law*, tetapi dalam hal-hal tertentu menggunakan *aviation law*. Pengertian *air law* lebih luas sebab meliputi berbagai aspek hukum konstitusi, administrasi, perdata, dagang, komersial, pidana, publik, pengangkutan, manajemen, dan lain-lain. Verschoor memberi definisi hukum udara (*air law*) sebagai hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bangsa-bangsa di dunia (Martono, 2017: 1).

Salah satu kasus yang terjadi dengan ketentuan hukum udara,

bahwa pada tanggal 1 September 1983, sebuah pesawat Boeing 747 Korea *Air Lines* berangkat dari New York menuju Seoul dengan penumpang dan awak sejumlah 269 orang. Salah satunya adalah anggota Kongres Amerika Serikat. Saat mendekati wilayah Uni Soviet dan menghubungi *Air Traffic Control* Alaska, pilot sengaja keluar dari jalur sebenarnya. Seharusnya pesawat ini melewati jalur samudera pasifik dan Jepang. Alasan para pilot memotong jalur adalah untuk pengiritan bahan bakar yang saat itu KAL sedang dirundung masalah keuangan. Radar Uni Soviet menunjukkan bahwa KAL adalah pesawat mata-mata. Mengetahui adanya pesawat yang diduga penyusup, Uni Soviet mengirimkan pesawat Sukhoi dan menembakkan rudal dan tepat mengenai KAL. Menurut Uni Soviet, penembakan dilakukan dengan alasan (Delfiyanti, 2012: 18) :

- a) Pesawat tersebut berada di daerah utara terlarang Uni Soviet sejauh 500 km.
- b) Pesawat KAL-007 diduga sebagai pesawat mata-mata Amerika Serikat.

Berdasarkan uraian diatas, maka permasalahan yang dikemukakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: (1) Bagaimana pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing menurut hukum udara internasional? (2) Bagaimana pertanggungjawaban Negara Uni Soviet atas penembakan pesawat Korea *Air Lines* ?

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah merupakan jenis penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji objek berupa peraturan

perundang-undangan atau norma hukum yang berlaku atau diterapkan pada suatu permasalahan hukum tertentu (Dianta, 2016: 12).

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan sejarah (*history approach*). Pendekatan undang-undang dilakukan untuk meneliti aturan-aturan terkait pertanggungjawaban negara atas penembakan pesawat Korea *Air Lines* oleh Uni Soviet. Pendekatan kasus dilakukan untuk melihat bagaimana kasus penembakan pesawat Korea *Air Lines* oleh Uni Soviet. Pendekatan sejarah dilakukan untuk memahami filosofi dari waktu ke waktu, serta memahami perubahan dan perkembangan filosofi yang melandasi aturan hukum tersebut, dilakukan dengan menelaah latar belakang dan perkembangan pengaturan mengenai isu hukum yang dihadapi.

HASIL DAN PEMBAHASAN **Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Udara Internasional**

Kedaulatan negara menurut pandangan tradisional tidak terbatas pada kekuasaan untuk menguasai suatu wilayah tertentu dari invasi luar, tetapi lebih jauh kedaulatan ini mengarahkan hak negara untuk secara bebas menentukan status politik, sosial, ekonomi dan budaya dalam wilayah tersebut tanpa campur tangan negara lain (Dewi, 2013:9-10). Konvensi Paris 1919 diganti oleh konvensi Chicago tahun 1944 (*Covention on International Civil Aviation*) yang diterima secara universal. Dalam pasal 1 konvensi ini ditegaskan kembali bahwa setiap negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan wewenang untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya.

Kapal-kapal negara lain, baik pesawat sipil ataupun militer tak punya hak untuk memasuki ruang udara atau mendarat di wilayahnya tanpa persetujuannya (Adolf, 1996: 143-145).

Menurut hukum internasional, wilayah suatu negara terbagi menjadi 3, yaitu wilayah darat, wilayah laut dan atau perairan dan wilayah udara (Simon, 2016:35). Pasal (1) Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Kata-kata penuh dan eksklusif menunjukkan betapa besarnya kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas ruang udaranya. Pelanggaran atas ruang udara suatu negara tersebut dalam kondisi hubungan baik kedua negara sedang tidak baik menimbulkan hak-hak yang sangat tidak diinginkan yaitu dieksekusinya pesawat yang melakukan pelanggaran tersebut (Sefriani, 2016:192).

Dapat ditemukan berbagai konvensi yang memuat mengenai pengaturan wilayah suatu negara, seperti Konvensi Paris 1919, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Montevideo 1933, Piagam PBB atau *UN Charter*, Konvensi Havana 1928, Konvensi Jenewa 1958, Konvensi PBB 1982 atau dikenal sebagai UNCLOS dan Konvensi Wina 1961. Menurut hukum internasional, wilayah suatu negara terbagi menjadi 3, yaitu wilayah darat, wilayah laut dan atau perairan dan wilayah udara (Simon, 2016:35). Ada dua batas wilayah udara yang dikenal menurut hukum internasional, batas wilayah udara secara horizontal dan secara vertikal.

Batas wilayah udara secara horizontal mengacu pada Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 lebih menjelaskan lagi bahwa untuk keperluan Konvensi Chicago 1944 yang dimaksudkan wilayah adalah batas wilayah negara, walaupun tidak secara tegas disebutkan, semua negara mengakui bahwa tidak ada negara mana pun yang berdaulat di laut lepas atau *high seas*, demikian dapat meminjam penafsiran Mahkamah Internasional atau *Permanent Court of International Justice* dalam kasus sengketa Eastern Greenland. Dalam kasus tersebut ditafsirkan "*The Natural meaning of the term is its geographical meaning,*" yaitu ruang di aman terdapat udara atau *air*. Lingkup yurisdiksi teritorial suatu negara diakui dan diterima oleh negara anggota Konvensi Chicago 1944 terus ke atas sampai tidak terbatas (Simon, 2016:36-37).

Pada 1 September 1983, sebuah penerbangan sipil B – 747 milik *Korean Air Lines* dengan nomor Penerbangan 007 (KAL 007, KE 007) ditembak jatuh oleh jet tempur Soviet di atas Laut Jepang tepatnya di sebuah kawasan yang terletak di sebelah barat Pulau Sakhalin. Seluruh penumpang dan awak yang berjumlah 269 orang meninggal dunia. Pesawat ini memiliki rute perjalanan dari New York ke Seoul melalui Anchorage. Tetapi karena kesalahan navigasi, pesawat masuk kawasan udara Soviet hingga dicegat oleh jet tempur negara tersebut. Awalnya Soviet membantah terlibat dalam kejadian tersebut tetapi akhirnya tak bisa mengelak lagi dan mengakui telah menembak pesawat tersebut karena menduga merupakan pesawat mata-mata (Ngadmin, 2015).

Analisis yang dilakukan oleh ICAO menyatakan bahwa alasan

yang membawa KAL 007 melenceng bermil-mil dari rutenya karena kru gagal mengatur dan memeriksa dengan benar rute navigasi. Setelah *take off* dari Anchorage (Alaska), B747 yang diperintahkan oleh ATC (*Air Traffic Control*) untuk mengubah dan mempertahankan jalur 220 derajat dan kemudian melanjutkan ke BETHEL, *waypoint* terletak kira-kira antara pantai Alaska dan Jepang. Boeing 747-200 dilengkapi dengan empat mode kontrol *autopilot* : HEADING, ILS, INS dan VOR – LOC. Modus HEADING mempertahankan pesawat terbang di hidung menunjuk arah konstan terlepas dari geografis awal atau akhir poin. Modus VOR / LOC mempertahankan ketinggian pesawat. Modus ILS mirip dengan modus VOR / LOC tetapi mencakup panduan vertikal tambahan untuk pendaratan. Sedang modus INS memiliki kemampuan mempertahankan rute yang diberikan tanpa bantuan eksternal atau referensi. Ketika sistem navigasi INS diprogram dengan baik dengan rencana penerbangan *waypoints* diajukan pilot dapat mengubah mode *autopilot* memilih beralih ke posisi INS dan pesawat kemudian akan secara otomatis melacak garis INS yang diprogram (Ngadmin, 2015)

Pertanggungjawaban Negara Uni Soviet atas Penembakan Pesawat Korea Air Lines

Dalam kaitannya dengan hukum pertanggungjawaban dalam hukum internasional adalah ciri utamanya dengan menempatkan negara sebagai subjek utama. Hal ini sesuai dengan spirit yang dicerminkan oleh pasal pertama dari rancangan pasal-pasal mengenai tanggung jawab dalam hukum internasional oleh the *International Law Commission* (ILC) yang

menyatakan setiap tindakan negara yang salah secara internasional membebani kewajiban negara bersangkutan (*every international wrongful act of state entails the international responsibility of that state*). Akan tetapi, tidak bisa disangkal apabila saat ini telah terdapat subjek lain yang dapat dimintai pertanggungjawaban di tingkat internasional (Thontowi dkk, 2006: 196).

Tanggung Jawab Negara karena perbuatan yang dipersalahkan menurut Hukum Internasional (*Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*) yang kemudian diedarkan oleh Majelis Umum PBB melalui Resolusi A/RES/56/83. Tanggung jawab negara pada hakikatnya muncul ketika terjadi antara lain pelanggaran hak subjektif negara lain; pelanggaran terhadap norma-norma hukum internasional yang merupakan *jus cogens* (prinsip dasar yang diakui oleh komunitas internasional sebagai norma yang tidak boleh dilanggar); dan tindakan-tindakan yang berkualifikasi sebagai kejahatan internasional. Tindakan yang dimaksud adalah tindakan yang mengandung unsur-unsur transnasional dan atau internasional serta harus diukur apakah mengandung unsur *necessity*. Negara harus bertanggung jawab atas tindakan-tindakan tersebut. Dasar dari tanggung jawab negara berasal dari ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam perjanjian internasional maupun hukum kebiasaan internasional (Manullang, 2016: 16-18).

Pasal 12 ILC 2001 menjelaskan bahwa kewajiban Internasional bahwa dikatakan pelanggaran Kewajiban Internasional ialah "...ketika tindakan

Negara tidak sesuai dengan apa yang dibutuhkan dengan kewajiban itu, terlepas dari asal-usulnya atau karakter tindakan tersebut. Dalam pasal 36, Negara yang bertanggung jawab untuk tindakan salah internasional berada di bawah kewajiban untuk mengimbangi kerusakan yang ditimbulkan. Karenanya, sejauh kerusakan tersebut tidak dibuat baik dengan restitusi. Kompensasi tersebut harus meliputi kerusakan finansial dinilai termasuk hilangnya keuntungan sejauh didirikan. Dalam pasal 37, Negara yang bertanggung jawab untuk tindakan salah internasional berada di bawah kewajiban untuk memberikan kepuasan bagi luka yang disebabkan oleh tindakan yang sejauh yang tidak dapat dibuat baik dengan ganti rugi atau kompensasi. Kepuasan dapat terdiri dalam pengakuan atas pelanggaran, ekspresi penyesalan, permintaan maaf formal atau modalitas yang lain sesuai. Kepuasan tidak akan keluar dari proporsi cedera dan tidak dapat mengambil formulir memalukan untuk Negara yang bertanggung jawab.

Pelanggaran wilayah udara dilakukan oleh berbagai jenis pesawat udara, baik oleh pesawat udara sipil maupun oleh pesawat udara militer. Dalam kasus terjadinya pelanggaran wilayah udara yang dilakukan pesawat sipil pernah dilakukan oleh Korean *Air lines*. Pada 1 September 1983, pesawat Korean *Air lines*, dengan nomor penerbangan KL007 ditembak jatuh oleh pesawat udara penyergap Uni Soviet yang menelan korban 269 orang termasuk awak pesawat udaranya meninggal dunia. Kasus penembakan tersebut menimbulkan gelombang kemarahan masyarakat internasional baik dari sisi hukum, ekonomi, maupun kemanusiaan dikemukakan

sebagai argumentasi. ICAO juga segera melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah terulangnya penembakan tersebut dan merekomendasikan negara anggota ICAO untuk menahan diri dari penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil. Penyergap pesawat udara sipil tetap harus memperhatikan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, barang-barang yang diangkut, dan pesawat udaranya (Simon, 2016: 43).

Uni Soviet sebagai negara berdaulat yang wilayah udaranya dilanggar oleh pesawat udara tanpa izin atau persetujuan terlebih dahulu, negara tersebut wajib memberi peringatan adanya pelanggaran pesawat udara tersebut, memerintahkan agar pesawat udara kembali atau meninggalkan wilayah udara tersebut atau memerintahkan untuk mendarat. Bilamana terjadi pelanggaran wilayah, negara tersebut dapat melakukan proses melalui saluran resmi, supaya negara pendaftar pesawat udara menyampaikan permintaan maaf dan bilamana menimbulkan kerugian dapat menuntut kompensasi atas kerugian yang diderita oleh warga negaranya, tetapi bilamana negara tersebut menggunakan senjata untuk memaksa pesawat udara yang melakukan pelanggaran wilayah, tanpa memberi kesempatan kepada pesawat udara yang melakukan pelanggaran wilayah, tanpa memberi kesempatan kepada pesawat udara kembali ke jalur seharusnya atau untuk mendarat, jelas tindakan negara tersebut melanggar hukum internasional (Simon, 2016:44).

Menurut ajaran atau doktrin hukum tentang bela diri, penggunaan senjata untuk memaksa pesawat udara yang melakukan pelanggaran di wilayah adalah berlebihan dan

tidak seimbang dengan ancaman yang dihadapi. Lebih lanjut, tindakan negara tersebut dapat dikatakan menyalahgunakan kekuasaan atau merupakan *abuse of power* sehingga negara tersebut dapat dituntut oleh negara pendaftar pesawat udara, untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang, untuk dan atas nama korban. Dalam kasus demikian, tindakan negara yang menembak pesawat udara sipil, juga bertentangan dengan hukum internasional. Di samping itu, penggunaan senjata untuk memaksa pesawat udara sipil tersebut tidak sesuai dengan prinsip "*safety first*" dari hukum udara internasional yang tersirat maupun tersurat di dalam Pasal 44 huruf (a) Konvensi Chicago 1944. Negara pendaftar pesawat udara dapat menuntut kerugian yang diderita oleh korban kepada negara yang menyergap dan menembak pesawat udara. Sebenarnya tata cara penyeragaman pesawat sipil telah diatur dalam Annex 2 Konvensi Chicago 1944 tanpa menggunakan senjata, tetapi dalam pelaksanaannya sering ditembak oleh pesawat udara militer di udara. Sebenarnya tata cara penyeragaman pesawat sipil telah diatur dalam Annex 2 Konvensi Chicago 1944 tanpa menggunakan senjata, tetapi dalam pelaksanaannya sering ditembak oleh pesawat udara militer di udara maupun penembakan dari darat (Simon, 2016: 45).

Korea Selatan pada saat itu tidak mempunyai hubungan diplomatik dengan Uni Soviet, karena itu Korea menuntut melalui Dewan Keamanan PBB agar Uni Soviet mengadakan investigasi penembakan pesawat udara Boeing 747 dengan nomor penerbangan KL007. Berdasarkan ketentuan-ketentuan hukum yang telah dijelaskan diatas, terkait

pertanggungjawaban negara dalam kasus penembakan pesawat Korea *Air lines* yang dilakukan oleh Uni Soviet, Negara Uni Soviet memiliki kewajiban untuk mempertanggungjawabkan yang terjadi berupa : Uni Soviet menyampaikan pernyataan maaf kepada Negara Korea, Uni Soviet wajib memberi ganti kerugian, pelaku penembakan harus dipidana dan harus dicegah agar jangan sampai terulang kembali. Jepang juga menuntut Uni Soviet untuk dan atas nama 25 warga negara Jepang yang menjadi korban, mengirim surat kepada Uni Soviet yang isinya mengatakan bahwa tindakan penembakan pesawat udara KAL 007 merupakan tindakan agresi bersenjata tanpa perikemanusiaan, karena itu Uni Soviet harus bertanggung jawab, pemerintah Uni Soviet harus meminta maaf kepada Jepang (Simon 2016:46).

Uni Soviet mengatakan bahwa tindakannya sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang dijamin dalam Konvensi Chicago 1944, karena itu berhak mempertahankan wilayahnya terhadap pelanggaran tanpa izin atau persetujuan lebih dahulu, bilamana menuntut ganti rugi, Rusia menyatakan bahwa penuntut seharusnya meminta kepada Korea dan Amerika Serikat karena kedua negara tersebut sengaja melakukan kegiatan mata-mata di atas wilayah udara Turki (Simon, 2016:46).

Pada tahun 1992, kesalahan tembak terbukti benar. Menteri Pertahanan Dmitri Ustinov menyatakan lewat dokumen rahasia tahun 1983 bahwa pemerintah Uni Soviet melakukan alasan-alasan tersebut demi menghindari sanksi internasional karena menembak jatuh pesawat terbang sipil. Memang tidak ada ganti rugi yang dilakukan

ataupun permintaan maaf resmi dari pemerintah Uni Soviet yang bubar pada tahun 1992. Namun demi itikad baik, pemerintahan reformasi federasi Rusia lewat Presiden Boris Yeltsin menyerahkan kepingan pesawat dan flight data recorder kepada Presiden Korea Selatan, Toh Tae Woo dan ICAO pada awal tahun 1993 untuk menuntaskan kasus ini.

Dalam Konvensi Warsawa 1929 yang mengatur apabila terjadi penembakan yang dilakukan terhadap pesawat udara sipil yang tidak bersenjata akan ada sanksi secara privat, di dalam kasus penembakan yang dilakukan oleh pesawat udara negara dan lebih jelasnya pesawat udara militer terhadap sesama pesawat udara negara dan lebih jelasnya pesawat udara militer, tidak ditemukan pengaturan yang mengatur mengenai sanksi yang dapat dikenakan kepada negara penembak tersebut yang diatur oleh hukum udara internasional. Apabila sebuah pesawat udara sipil ditembak jatuh, maka akan diperlukan adanya sebuah tindakan ganti kerugian yang harus ditanggung dan dilakukan oleh negara yang menembak jatuh pesawat udara sipil tersebut, beserta juga perusahaan penerbangan yang pesawatnya ditembak jatuh tersebut terhadap kerugian-kerugian yang diakibatkan oleh penembakan tersebut. Kerugian yang harus diganti terhadap individu, negara maupun perusahaan penerbangan yang pesawatnya telah ditembak jatuh sendiri (Simon, 2016:58-59).

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan pembahasan dari keseluruhan hasil penelitian dan pembahasan seperti telah diuraikan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut: (1) Pelanggaran atas ruang udara suatu negara dalam kondisi

hubungan baik kedua negara sedang tidak baik menimbulkan hak-hak yang sangat tidak diinginkan yaitu dieksekusinya pesawat yang melakukan pelanggaran tersebut.

Bentuk pelanggaran udara salah satunya terkait penerbangan tanpa izin kepada otoritas penerbangan atau penerbangan gelap (*black flight*). Negara yang kedaulatan udaranya dilanggar dapat menyergap atau mengintersepsi pesawat asing tersebut dan diminta untuk mendarat. (2) Uni Soviet yang sekarang menjadi Rusia dapat dimintai pertanggungjawaban atas peristiwa penembakan pesawat terbang sipil Korea *Air Lines* 007. Pada akhir tahun 1992, Uni Soviet bubar dan kemudian menjadi Rusia. Bentuk pertanggungjawaban Rusia adalah meminta maaf kepada pihak Korea Selatan dan seluruh korban penumpang pesawat Korea *Air Lines* serta melakukan investigasi pesawat Korea *Air Lines*. Dan Pemerintahan federasi Rusia lewat Presiden Boris Yeltsin menyerahkan kepingan pesawat dan *flight data recorder* kepada Presiden Korea Selatan. Kemudian ICAO pada awal tahun 1993 menuntaskan kasus ini.

Berdasarkan hasil penelitian penulis dapat menyampaikan saran-saran sebagai berikut: (1) Ketika akan melintasi wilayah udara Negara lain sebaiknya meminta izin terhadap Negara yang akan dilintasi atau dilewati. Sepanjang menyangkut pesawat sipil, negara yang kedaulatannya telah dilanggar tidak dapat menggunakan tindakan balasan tanpa batas. Tindakan yang diambil harus bersikap bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat. ICAO (*International Civil Aviation Organization*) sebagai badan pengatur penerbangan sipil

internasional harus mengadakan konvensi baru yang secara spesifik mengatur mengenai perlindungan pesawat sipil. Dan sebaiknya Konvensi Chicago 1944 perlu diperbarui dan diperjelas tentang besarnya ganti rugi terhadap kecelakaan pesawat terbang, karena dalam Konvensi Chicago 1944 tidak terdapat pengaturan terkait dengan pemberian ganti rugi terhadap korban kecelakaan angkutan udara. Dengan kata lain telah terjadi kekosongan hukum terkait dengan ganti rugi terhadap korban kecelakaan angkutan udara. (2) Meskipun ICAO (*International Civil Aviation Organization*) telah menuntaskan kasus tersebut, sepatutnya pihak Uni Soviet tidak hanya meminta maaf, namun seharusnya memberikan ganti rugi kepada para korban penumpang pesawat Korea Air Lines tersebut. Karena apabila sebuah pesawat udara sipil ditembak jatuh, maka akan diperlukan adanya sebuah tindakan ganti kerugian yang harus ditanggung dan dilakukan oleh negara yang menembak jatuh pesawat udara sipil tersebut, beserta juga perusahaan penerbangan yang pesawatnya ditembak jatuh tersebut terhadap kerugian-kerugian yang diakibatkan oleh penembakan tersebut. Kerugian yang harus diganti terhadap individu, negara maupun perusahaan penerbangan yang pesawatnya telah ditembak jatuh sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Adolf, Huala. 1996. *Aspek-Aspek Dalam Hukum Internasional*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Adolf, Huala. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Dewi Nalesti, Trihoni Yustina. 2013. *Kejahatan Perang dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Hadiwijoyo, Suryo Sakti. 2011. *Perbatasan Negara dalam Dimensi Hukum Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- J.L Brierly.1996. *Hukum Bangsa-Bangsa Suatu Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: Bharatara.
- May, Rudy. 2002. *Hukum Internasional 2*. Bandung: Refika Aditama
- Martono, H.K. 2007. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: PT. Kharisma Putra Utama.
- Pramono, Agus. 2011. *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Sitepu P, Anthonius. 2011. *Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Sefriani. 2016. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono, dkk. 2014. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tujuan Singkat*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sunggono, Bambang. 2013. *Metodologi Penelitian*

- Hukum. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Starke, J.G. 1995. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Thontowi, dkk. 2006. *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Verschoor, Diederiks. 1991. *Persamaan dan Perbedaan Antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*. Jakarta: Sinar Grafika
- Arianta, Ketut. 2018. *Perlindungan Hukum Bagi Kaum Etnis Rohingya Dalam Perspektif Hak Asasi Internasional*. Skripsi. Universitas Pendidikan Ganesha.
- Delfiyanti. 2012. *Hak Intersepsi (Intereption) Dalam Lintas Penerbangan Internasional Ditinjau Dari Hukum Udara*, Volume III, Nomor 1. Universitas Bung Hatta.
- Geraldi, Aldo Rico. 2017. *Pertanggung jawaban Pemerintah India Terkait Tindakan Pelanggaran Kekebalan dan Keistimewaan Yang Dilakukan Terhadap Perwakilan Diplomatik Amerika Serikat Ditinjau Dari Ketentuan Hukum Internasional*, Volume 3, Nomor 1. Universitas Pendidikan Ganesha.
- Manullang Kurniawan. Skripsi. Tahun 2016. *Tanggung Jawab Negara Terhadap Penembakan Pesawat Terbang Sipil Di Atas Wilayah Konflik Bersenjata Berdasarkan Hukum Internasional*. Universitas Lampung.
- (<https://www.jejaktapak.com/2015/03/26/kisah-pelanggaran-udara-7-b-747-korean-airlines-vs-su-15-soviet/>) Diakses pada tanggal 4 November 2017.
- (<https://www.google.co.id/search?q=hak+dan+kewajiban+penumpang+pesawat+udara+dalam+hi&client=ucweb-b&channel=sb>) diakses pada tanggal 4 November 2017.
- (<http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/42218/Chapter%20II.pdf;jsessionid=894B0D406319B55DA5B561B40262B13C?sequence=3>) Diakses pada tanggal 4 November 2018