



## Prosedur Penerbangan Pesawat Terjadwal Dan Pelanggarannya Ditinjau Dari Konvensi Chicago 1944

Christi M P Soumeru<sup>1</sup>, Popi Tuhulele<sup>2</sup>, Irma Halima Hanafi<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>, Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia.

 : christysoumeru@gmail.com

**ABSTRACT:** *Airspace violations by foreign aircraft according to international law are emphasized in several conventions and international agreements, one of which is the 1944 Chicago Convention on civil aviation. As in the case that occurred in 2019, where South Korea violated North Korea's airspace, the 1944 Chicago Convention also asserts that foreign state aircraft are not allowed to fly over or land in the territorial territory of another state without authority based on a special agreement or similar from the underlying state. The research method used is normative juridical. In processing and analyzing legal materials, the first step involves qualitative examination of collected primary, secondary, and tertiary legal materials, which are then categorized. These legal materials are reviewed using applicable international conventions to obtain a synchronized picture of all legal materials. Once the legal materials are synchronized with one another, they are further analyzed to address the issues raised in this writing. The research results indicate that the regulation of scheduled aircraft flight procedures is governed by the 1944 Chicago Convention, whereby a country whose airspace is traversed by scheduled commercial civil aircraft must ensure the safety of such civil aircraft. Several steps must be followed by the state party to prevent airspace violations by foreign aircraft, including issuing warnings, intercepting or intercepting the aircraft, and conveying relevant information regarding the warning to the scheduled aircraft such as aircraft identification, flight type, route taken, purpose of arrival, and so on. The form of state responsibility for North Korea's warning shots and firing at South Korea's commercial aircraft (Korean Airlines) is regulated under the 1944 Chicago Convention and other conventions.*

**Keywords:** *Flight Procedures; Commercial Aircraft; The Violation.*

**ABSTRAK:** Pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing menurut hukum internasional ditegaskan dalam beberapa konvensi dan perjanjian internasional yang berlaku, salah satunya adalah Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil. Negara dalam pihak Konvensi Chicago 1944 wajib mengadopsi semua prosedur dan standar-standar internasional didalam ketentuan penerbangan nasionalnya, termasuk menghormati wilayah udara negara lain. Seperti halnya kasus yang terjadi pada tahun 2019, dimana Korea Selatan melanggar wilayah udara Korea Utara, maka Konvensi Chicago 1944 juga menegaskan bahwa pesawat negara asing tidak diperbolehkan untuk terbang diatas atau mendarat di wilayah teritorial negara lain tanpa adanya otoritas berdasarkan perjanjian khusus atau sejenisnya dari negara kolong. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normative. Dalam pengolahan dan analisa bahan hukum, yang pertama dilakukan pengkajian kualitatif dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier yang telah di kumpulkan kemudian dikelompokkan. Bahan hukum tersebut dikaji dengan menggunakan konvensi internasional yang berlaku untuk memperoleh gambaran sinkronisasi dari semua bahan hukum. Setelah bahan hukum tersinkronisasi antara satu dengan yang lain, selanjutnya dikaji guna menjawab permasalahan yang diangkat dalam penulisan ini. Hasil penelitian menunjukan bahwa pengaturan terhadap prosedur penerbangan pesawat terjadwal telah diatur berdasarkan Konvensi Chicago 1944, dimana negara yang wilayah udaranya dilewati oleh pesawat sipil komersial terjadwal harus menjamin keselamatan pesawat sipil tersebut. Beberapa tahapan yang harus diikuti oleh pihak negara dalam mencegah pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing yaitu, dengan melakukan pemberian peringatan, pencegatan atau intersepsi dan menyampaikan hal-hal yang berkaitan dengan informasi suatu peringatan pesawat terjadwal seperti indentifikasi pesawat, jenis penerbangan, rute yang diambil, tujuan kedatangan dan lain-lain. Bentuk pertanggungjawaban negara Korea Utara terhadap peringatan tembakan dan tembakan kepada pesawat komersial Korea Selatan (Korean Airlines) diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan konvensi-konvensi lainnya.

**Kata Kunci:** *Prosedur Penerbangan; Pesawat Terjadwal; Pelanggarannya.*

## PENDAHULUAN

Pesawat udara merupakan sarana transportasi yang digunakan dalam setiap kegiatan penerbangan dimana kegiatan penerbangan tersebut dapat dilakukan oleh pesawat udara sipil maupun negara. Pesawat udara sipil secara umum ialah pesawat udara yang dalam kegiatannya melakukan penerbangan yang bersifat komersial atau niaga, yang memiliki batasan-batasan terkait dengan hak-hak penerbangan yang dimiliki serta dilakukan oleh masyarakat secara umum. Dari sifat kegiatan penerbangannya, pesawat udara negara merupakan pesawat udara yang tidak bersifat komersial yang tidak diikat dengan jadwal penerbangan yang bersifat tetap, serta dilakukan berdasarkan kebutuhan negara<sup>1</sup>

Penerbangan merupakan sebuah sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan, dan kemandirian serta fasilitas penunjang, serta fasilitas umum lainnya, dalam hukum internasional, penerbangan diatur oleh konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional atau yang biasa disebut dengan *Chicago Convention* yang disepakati pada tahun 1944.<sup>2</sup> Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 meletakkan dasar untuk kedaulatan negara di ruang udara, yang merupakan interpretasi dari prinsip kedaulatan negara di ruang udara yang ditetapkan dalam Konvensi Paris 1919. Ketika berbicara tentang kedaulatan negara di ruang udara, setiap negara yang tidak dapat diganggu gugat memiliki kemerdekaan politik yang tidak dapat diganggu gugat juga. Akibatnya, semua aktivitas atau kegiatan yang melintasi batas suatu negara harus diizinkan oleh negara yang bersangkutan.

Perlindungan hukum dalam perspektif hukum internasional, terhadap pengguna jasa angkutan udara mencakup berbagai elemen, seperti hak-hak dan tanggung jawab penumpang serta regulasi internasional yang mengatur industri penerbangan. Setiap kegiatan penerbangan internasional yang dijadwalkan oleh maskapai penerbangan manapun harus mendapatkan izin persetujuan terlebih dahulu dari negara kolong atau negara yang akan melintasi wilayah udaranya. Persetujuan atau izin ini dapat diberikan melalui perjanjian terlebih dahulu antara perusahaan penerbangan yang bersangkutan dengan negara yang akan melintasi wilayah udaranya untuk menjamin kepatuhan terhadap regulasi penerbangan internasional dan undang-undang.<sup>3</sup>

Pada tahun 2019 terjadi kasus yang membahayakan keamanan dan keselamatan operasional, dimana korea utara mengeluarkan tembakan peringatan kearah pesawat penumpang Korean Air (pesawat udara komersial korea selatan). Menurut korea utara pesawat komersial tersebut seharusnya tidak melintasi wilayah udaranya tanpa izin, mereka menganggap tindakan pesawat tersebut sebagai pelanggaran terhadap kedaulatan wilayah udara mereka. Namun menurut Korean Air, pesawat tersebut telah beroperasi sesuai dengan aturan internasional yang mengatur penerbangan sipil. Mereka berpendapat bahwa pesawat itu berada pada koridor yang telah diizinkan dan memiliki hak untuk melintasi wilayah udara internasional tanpa izin khusus dan dalam pandangan Korean Air, mereka tidak melakukan pelanggaran.<sup>1</sup> Hingga sekarang masih terjadi pelanggaran oleh pihak maskapai, dalam melintasi wilayah perbatasan udara negara lain.

---

<sup>1</sup> Ni Putu. P. Sari, "Status Hukum Pesawat Udara Komersial Yang Digunakan Untuk Penerbangan Kenegaraan", *Dinamika Jurnal Ilmiah Hukum* 26, no 4, (2020): 709-800

<sup>2</sup> Sudirman Nainggolan, "Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional Yang Melintasi Antar Negara" *Sumatra Journal of International Law* 2, no. 3 (2014): 1-24.

<sup>3</sup> Wikipedia [https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi\\_Warsawa](https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_Warsawa)

## METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang dilakukan dalam penulisan ini adalah penelitian hukum yuridis normatif. Penelitian hukum normatif merupakan suatu bentuk penulisan hukum yang mendasarkan pada karakteristik ilmu hukum yang normatif.<sup>4</sup> Tipe penelitian ini bertujuan menemukan landasan hukum yang jelas dalam meletakan persoalan ini juga untuk mengembangkan dan mengevaluasi sistem hukum serta prinsip-prinsip hukum yang berlaku, juga untuk memahami dan menganalisis norma-norma hukum yang ada dalam suatu sistem hukum.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Hukum Udara Internasional

Penerbangan internasional merupakan bentuk penerbangan komersial dalam penerbangan sipil, di mana keberangkatan dan kedatangan terjadi di negara yang berbeda. Setiap negara memiliki penerbangan internasional karena lalu lintas dari dalam negeri ke luar negeri memerlukan jenis penerbangan ini. Selain mengangkut penumpang yang bepergian ke dan dari suatu negara, penerbangan internasional juga memainkan peran penting dalam menjaga hubungan baik antar negara.

Hukum Udara Internasional adalah hukum yang mengatur hubungan antar negara secara global, regional, atau bilateral dengan tujuan menciptakan ketertiban dan perdamaian dunia, memungkinkan setiap negara untuk menjalankan upaya-upaya dalam mencapai tujuan nasionalnya. Hukum udara Internasional sangat penting untuk menyediakan pedoman, tuntunan, dan arahan agar setiap negara dapat melakukan upaya untuk mewujudkan tujuan nasional, baik jangka panjang maupun jangka pendek, yang dikenal sebagai kepentingan nasional, tanpa bertentangan atau berselisih dengan negara lain. Maka, hukum ini berkontribusi pada terciptanya dunia yang aman, damai, dan tertib.<sup>5</sup> Sumber-sumber hukum udara internasional pada umumnya lahir dari hukum internasional dan nasional. Sebagaimana Pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional (PMI) yang berisi sumber hukum internasional adalah *international treaty, international custom, as evidence general practice, accepted as law*.<sup>1</sup> Selain itu, sumber hukum udara internasional dapat berupa perjanjian antar negara, hukum kebiasaan internasional, prinsip-prinsip hukum umum (*general principles of law*), ajaran hukum (*doctrine*) dan yurisprudensi.<sup>6</sup>

Konvensi Chicago 1944 sering dianggap sebagai *magna carta* (piagam besar) dalam hukum udara internasional, yang membentuk dasar bagi sumber hukum udara setelah melalui proses perkembangan sejarah dan perdebatan yang panjang. Secara umum, hukum udara dibagi menjadi dua kategori, yaitu hukum udara publik dan hukum udara sipil (*International Public/Civil Air Law*). Beberapa juga menyebutnya sebagai *International Public/Civil Aeronautical Law*. Hukum udara ini berkembang melalui empat prinsip dasar, yang dapat disarikan sebagai berikut:<sup>1</sup> a) Kedaulatan territorial (*Territorial Sovereignty*): Setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayah perairan dan daratannya, dengan meniadakan hak-hak negara lain. Secara hukum ia berhak dan secara unilateral mengizinkan maupun meniadakan hak masuk negara lain ke daerah wilayahnya yang diakui secara hukum sebagai wilayah negaranya dan dengan

---

<sup>4</sup> Asri Wijayanti dan Lilik Sofyan Ahmad, *Strategi Penulisan Hukum*, (Bandung: Lubuk Agung, 2011), h. 43

<sup>5</sup> Azwar Ananda, *Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia*, Skripsi Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Institut Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Padang (1997)

<sup>6</sup> <https://repository.uir.ac.id/5152/3/BAB%20I.pdf>

demikian segala hal yang berkaitan serta kegiatan didalam wilayah tersebut; b) Ruang Udara Nasional (*National Airspace*) Wilayah Negara yang berdaulat mempunyai bentuk tiga dimensi, termasuk didalamnya wilayah ruang udara nasional diatas wilayah perairan dan wilayah daratannya; c) Kebebasan Lautan Perairan (*freedom of the Seas*) Navigasi dilautan bebas dan penerbangan diatas lautan tersebut secara hukum dapat dilakukan oleh semua negara tanpa kecuali; d) Kebangsaan Pesawat Udara (*Aircraft Nationality*) Pesawat udara memiliki suatu ciri-ciri tertentu terkait dengan kebangsaannya, seperti halnya penerapan terhadap kapal dalam hukum laut. Oleh karena itu pesawat udara memiliki hubungan khusus dengan suatu negara tertentu yang berhak membentuk status hukum istimewa terhadap pesawat udara tersebut. Dengan demikian negara dibebani tanggung jawab hukum tertentu terhadap berbagai kegiatan pesawatnya. Selanjutnya terhadap pesawat udara harus selalu memiliki izin khusus untuk melakukan kegiatan di atas daratan dan perairannya.<sup>7</sup>

Pasal 5 dan Pasal 6 Konvensi Chicago membahas tentang kegiatan penerbangan internasional, baik yang berjadwal maupun tidak berjadwal. Pasal 5 menegaskan bahwa penerbangan internasional yang tidak berjadwal memiliki hak untuk melintasi wilayah udara negara peserta lainnya, melakukan pendaratan nonstop, dan mendarat di wilayah negara peserta untuk tujuan non-trafik udara dengan persetujuan dari negara peserta yang bersangkutan. Artinya, penerbangan internasional yang tidak berjadwal tidak diharuskan mendapatkan izin dari negara yang dilintasi untuk melintasi wilayah udaranya, namun tetap harus mematuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh negara tersebut. Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 menjelaskan tentang penerbangan berjadwal internasional. Pasal ini menyatakan bahwa tidak ada penerbangan berjadwal internasional yang dapat dilaksanakan sebelum memperoleh izin dari negara yang dilintasinya. Artinya, setiap penerbangan berjadwal internasional harus mendapatkan izin terlebih dahulu dari negara yang terlibat sebelum melintasi wilayah udaranya atau melakukan kegiatan penerbangan. Izin ini penting untuk memastikan bahwa penerbangan tersebut mematuhi hak-hak kebebasan lintas terbang yang sesuai dengan jenis kegiatan penerbangan yang dilakukan.<sup>8</sup>

## **B. Prinsip Dasar Konvensi Chicago 1944 Terkait Prosedur Peringatan**

Penyelenggaraan penerbangan sipil baik internasional maupun nasional harus mengacu pada norma-norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku, untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, maupun barang-barang yang diangkut. Dimana penyelenggaraan penerbangan sipil tersebut diatur dalam berbagai konvensi-konvensi internasional.<sup>1</sup> Sesuai dengan motto yang berlaku umum dalam dunia penerbangan yaitu 3S+1C: *Safety, security, services* dan kepatuhan terhadap peraturan. Guna menunjang kelancaran kegiatan penerbangan, wajib mentaati ketentuan yang berlaku, antara lain: Pasal 44 Konvensi Chicago 1944, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), Undang-undang Penerbangan, Peraturan Pemerintah, Peraturan dan Keputusan Menteri, Transportasi dan Peraturan Pelaksana lainnya. Terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi kinerja keselamatan penerbangan yang dapat dijadikan bahan evaluasi bersama atas tercapainya pelayanan keselamatan penerbangan sesuai dengan regulasi nasional dan internasional.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Usmany Alno, *Op. Cit* h. 21-22

<sup>8</sup> Ni Putu. P. Sari, *Op. Cit*, h. 802-803

<sup>9</sup> Niru Anita Sinaga, *Op. Cit*



Prinsip dasar Konvensi Chicago 1944 dalam prosedur peringatan atau peringatan berbahaya dalam penerbangan adalah pengakuan oleh negara-negara yang terikat pada konvensi bahwa setiap negara memiliki otoritas penuh dan eksklusif atas ruang udara yang berada di atas wilayah kekuasaannya. Dalam hal ini, Konvensi Chicago 1944 mengatur bahwa setiap negara memiliki hak untuk mengatur penerbangan sipil di wilayah udara yang berada di atas wilayahnya, serta memiliki kewajiban untuk mengatur penerbangan sipil di wilayah udara lain yang dilalui oleh pesawat udara yang didaftarkan di negara tersebut. Selain itu, Konvensi Chicago juga mengatur tentang hak lintas damai yang memungkinkan pesawat udara melintasi wilayah udara negara lain tanpa izin, tetapi hanya untuk tujuan yang tidak berbahaya dan tidak mengganggu kepentingan negara lain.

Prosedur peringatan penembakan, Konvensi Chicago 1944 mengatur bahwa setiap negara memiliki kewajiban untuk mengatur prosedur intersepsi yang mencakup pendekatan, mengirimkan sinyal visual dan manuver, serta memiliki kewajiban untuk tidak membahayakan nyawa manusia yang berada di dalam pesawat, dan memiliki kewajiban untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangannya. Salah satu aspek yang menjadi kelemahan Konvensi Chicago 1944 adalah adanya pertentangan kepentingan antara penegakan kedaulatan negara dengan kekerasan senjata yang berlawanan dengan keselamatan penumpang pesawat sipil yang melintasi wilayah udara suatu negara. Sehingga pada tanggal 10 Mei 1984 telah ditandatangani protokol yang merubah Konvensi Chicago 1944 dengan Pasal 3 bis.<sup>10</sup>

Protokol ini dimaksudkan untuk mengisi kekosongan hukum yang ada pada Konvensi Chicago 1944, yang dimaksudkan adalah ketidakjelasan konvensi dalam melindungi pesawat udara sipil karena suatu hal melanggar wilayah udara suatu negara dengan menggunakan tindakan kekerasan senjata negara yang merasa terlanggar sehingga sering berakibat fatal bagi jiwa penumpang dan awak pesawatnya. Asas pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*elementary considerations of humanity*) yang menjadi dasar perubahan atas Konvensi Chicago dilakukan dengan memasukkan pasal baru yaitu Pasal 3 bis. Muatan Pasal 3 bis (a) tersebut yang menentukan larangan penembakan pesawat sipil internasional dan cara pencegahan adalah sebagai berikut: "Negara mempunyai kewajiban hukum untuk menahan diri tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangannya (*must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight*).

### C. Prosedur Pemberian Peringatan Suatu Pelanggaran Pesawat Terjadwal

Pesawat terjadwal adalah penerbangan yang beroperasi sesuai dengan jadwal tetap yang telah ditentukan sebelumnya oleh maskapai penerbangan. Jadwal ini mencakup waktu keberangkatan dan kedatangan yang rutin, serta rute yang konsisten.<sup>11</sup> Penumpang dapat membeli tiket untuk penerbangan ini jauh-jauh hari dan mengetahui dengan pasti kapan dan di mana mereka akan berangkat dan tiba. Sedangkan Pesawat tidak terjadwal, juga dikenal sebagai penerbangan *charter*, adalah penerbangan yang tidak memiliki jadwal tetap dan biasanya diatur sesuai permintaan. Pesawat ini dapat disewa oleh individu, kelompok, atau perusahaan untuk penerbangan khusus yang disesuaikan dengan kebutuhan mereka, baik untuk tujuan bisnis, wisata, atau keperluan lainnya. Rute, waktu keberangkatan, dan kedatangan penerbangan tidak terjadwal ini fleksibel dan ditentukan berdasarkan

---

<sup>10</sup> Bambang Widarto, "Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Dari Aspek Hukum Internasional", *Jurnal Yuridis: Dinas Hukum Angkutan Udara* 1, no. 2 (2014), h. 145

<sup>11</sup> Desmon Hutagaol, *Pengantar Penerbangan: Prepektif Profesional*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2013), h. 9

kesepakatan antara penyewa dan operator pesawat. Contoh penerbangan tidak terjadwal adalah pesawat yang disewa untuk perjalanan wisata pribadi, evakuasi medis, atau penerbangan bisnis khusus.

Pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing menurut hukum internasional ditegaskan dalam beberapa konvensi dan perjanjian internasional yang berlaku salah satunya adalah Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil yang menegaskan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Negara dalam pihak Konvensi Chicago 1944 wajib mengadopsi semua prosedur dan standar-standar internasional di dalam ketentuan penerbangan nasionalnya, termasuk menghormati wilayah udara negara lain. Konvensi Chicago 1944 juga menegaskan bahwa pesawat negara tidak diperbolehkan terbang di atas atau mendarat di wilayah teritorial negara lain tanpa otoritas berdasarkan perjanjian khusus atau sejenisnya dari negara kolong.

Membedakan pesawat sipil atau pesawat komersial dengan pesawat negara atau pesawat militer tidaklah mudah. Hukum internasional tidak mengaturnya dengan jelas hal tersebut. Sebagai contoh dalam konvensi Chicago 1944 hanya disebutkan bahwa konvensi tidak berlaku untuk *state aircraft/military aircraft*, tapi tidak ada penjelasan rinci mengenai hal itu, hanya dalam bentuk pernyataan negatif. Menurut Boer Mauna perbedaan apakah suatu pesawat termasuk pesawat sipil ataukah pesawat negara tergantung pada fungsinya bukan kualitas pemiliknya,<sup>12</sup> dalam perkembangan pengaturan Konvensi Chicago 1944, pada tanggal 10 Mei 1984 di Montreal telah ditandatangani Protokol yang mengubah Konvensi Chicago tahun 1944 (*Convention on international Civil Aviation*). Protokol dimaksudkan untuk mengisi kekosongan dalam Konvensi Chicago 1944 yang selama ini cukup lama dirasakan. Kekosongan dimaksud adalah ketidakjelasan Konvensi dalam melindungi pesawat udara sipil yang karena sesuatu hal melanggar wilayah udara sesuatu negara, dan tindakan kekerasan senjata negara yang merasa terlanggar, yang sering berakibat fatal bagi jiwa penumpang dan awak pesawatnya.

#### **D. Tanggungjawab Negara (*Liability dan Responsibility*)**

Negara merupakan subjek hukum internasional yang utama dalam hukum internasional. Sebagai subjek hukum internasional, negara memiliki hak dan kewajiban tertentu berdasarkan hukum internasional. Berkaitan dengan hal itu, dalam hukum internasional dikenal dengan istilah tanggung jawab negara atau pertanggung jawaban negara. Tanggung jawab negara timbul sebagai akibat dari prinsip persamaan dan kedaulatan negara yang terdapat dalam hukum internasional. prinsip ini kemudian memberikan kewenangan bagi suatu negara yang dilanggar haknya untuk menuntut pemulihan (*reparation*).<sup>13</sup> Tanggungjawab Internasional (*International Responsibility*) atau yang sering disebut dengan Tanggung Jawab Negara (*State Responsibility*) dalam hukum internasional merupakan prinsip dalam hukum internasional yang mengatur mengenai timbulnya pertanggungjawaban suatu negara kepada negara lainnya karena kesalahan atau kelalaian suatu negara yang menimbulkan dampak terhadap negara atau orang lain. Pada dasarnya suatu kelalaian maupun kesalahan yang dilakukan oleh suatu negara dapat menimbulkan dampak yang apabila dampak tersebut dirasakan oleh negara lain maka timbul suatu pertanggungjawaban yang dalam hukum internasional dinamakan prinsip *International Responsibility*.

---

<sup>12</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, (Bandung: Alumni, 2005).

<sup>13</sup> Siti A R Laili Daulay, *Tanggung Jawab Negara Dalam Perlindungan Benda-Benda Budaya Selama Konflik Bersenjata Menurut Hukum Internasional*, Skripsi dalam Bidang Ilmu Hukum, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, 2018, h. 16.

Tanggung jawab dalam arti *liability* berarti kewajiban untuk mengganti kerugian atas mengembalikan kepada keadaan semula, sedangkan tanggung jawab dalam arti *responsibility* adalah hal-hal yang secara hukum harus dipertanggung jawabkan kepada suatu pihak. Dengan demikian, *responsibility* mempunyai pengertian yang lebih luas, baik dalam bentuk maupun cakupannya. *Responsibility* dapat berupa tindakan berbuat atau tidak berbuat sesuatu. *Liability* lahir dari adanya *responsibility*, akan tetapi tidak semua *responsibility* mengakibatkan adanya *liability*.<sup>14</sup>

*Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat di pertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan, dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik. Pada intinya *Liability* lebih menunjuk pada hal ganti rugi atas kerugian pihak lain atau perbaikan kerusakan. Sedangkan *Responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban yang diatur secara hukum. Perlu diketahui pihak yang dapat dikenakan pertanggung jawaban dapat berupa negara dan bukan negara (organisasi internasional, badan hukum, dan perseorangan).<sup>15</sup>

#### **E. Pertanggungjawaban Korea Utara Terhadap Insiden Korean Airlines**

Tanggung jawab negara timbul bila terdapat pelanggaran atas suatu kewajiban internasional untuk berbuat sesuatu, baik kewajiban tersebut berdasarkan perjanjian internasional maupun berdasarkan pada kebiasaan internasional. Berdasarkan hukum internasional, suatu negara bertanggung jawab bilamana suatu perbuatan atau kelalaian yang dapat dipertautkan kepadanya melahirkan pelanggaran terhadap suatu kewajiban internasional, baik yang lahir dari suatu perjanjian internasional maupun dari sumber hukum internasional lainnya. Secara umum unsurunsur tanggung jawab negara adalah: a) Ada perbuatan atau kelalaian (*actor omission*) yang dapat dipertautkan (*imputable*) kepada suatu negara; b) Perbuatan atau kelalaian itu merupakan suatu pelanggaran terhadap suatu kewajiban internasional, baik kewajiban itu lahir dari perjanjian maupun dari sumber hukum internasional lainnya.<sup>16</sup>

Kasus yang terjadi pada tahun 2019, ketika Korea Utara pada awalnya mengeluarkan peringatan tembakan ke arah pesawat penumpang Korean Air yang melintasi wilayah udara Korea Utara, kejadian yang terjadi pada bulan Juli tahun 2019 ketika pesawat Korean Airlines melintas di dekat pulau-desa Gageo-do yang merupakan bagian dari wilayah udara Korea Utara. Korea Utara mengklaim bahwa pesawat tersebut telah melanggar wilayah udaranya, sedangkan Korea Selatan dan Korean Air membantah klaim tersebut. Situasi ini menciptakan ketegangan sementara antara kedua negara.

Pada tanggal 23 Juli 2019, Korean Air melakukan penerbangan rutin dari Seoul, Korea Selatan, menuju China dan kemudian dilanjutkan ke Vladivostok, Rusia. Pesawat tersebut adalah Korean Air Flight 82, sebuah pesawat Boeing 777 yang mengangkut lebih dari 200

---

<sup>14</sup> Mardianis, *Hukum Antariksa*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016), h. 169.

<sup>15</sup> Mardianis, *Op. Cit.*, h. 169.

<sup>16</sup> *Ibid*

penumpang. Penerbangan dimulai ketika pesawat Korean Air 82 lepas landas dari Bandara Internasional Incheon di Seoul, Korea Selatan pada pukul 16.00 waktu setempat. Saat pesawat tersebut kemudian mendekati wilayah udara internasional disekitar Selat Korea, yang terletak di antara Korea Selatan dan Korea Utara, pesawat tersebut mendapatkan peringatan tembakan yang dikeluarkan oleh Korea Utara. Pada pukul 16.07 waktu setempat, menurut Korean Air, saat pesawat hendak meninggalkan wilayah udara Korea Utara, Korea Utara kemudian mengeluarkan tembakan peringatan ke arah pesawat tersebut. Pesawat Korean Air kemudian mengikuti prosedur darurat yang sesuai dengan peringatan tersebut dan berbelok arah kembali ke wilayah Korea Selatan, kemudian pesawat melanjutkan perjalanan menuju Vladivostok, Rusia setelah meninggalkan daerah yang diperdebatkan dan tiba dengan selamat tanpa ada insiden lebih lanjut.<sup>17</sup>

Setelah insiden tersebut, baik Korea Utara maupun Korea Selatan mengklaim versi mereka masing-masing tentang apa yang terjadi saat itu. Korea Utara bersikeras bahwa pesawat Korean Air telah melanggar wilayah udaranya, sementara Korea Selatan membantah klaim tersebut dan menganggap Insiden ini sebagai contoh dari ketegangan yang berlangsung antara dua negara di Semenanjung Korea.

Tindakan Korea Utara didasarkan pada interpretasi mereka terhadap batas-batas wilayah udara dan ancaman terhadap kedaulatan mereka. Namun menurut Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional, khususnya Pasal 3, secara umum diakui bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya.<sup>18</sup> Namun, konvensi ini juga mendorong praktik penerbangan yang aman dan tertib serta mendorong negara-negara untuk berkolaborasi guna mencegah konflik semacam itu. Hukum dan pedoman internasional, seperti yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), mengamanatkan bahwa pesawat komersial mematuhi jalur penerbangan yang telah disetujui sebelumnya untuk memastikan keselamatan dan mencegah kesalahpahaman. Ketika perselisihan seperti ini muncul, biasanya penyelesaiannya dilakukan melalui saluran diplomatik dan peraturan dibandingkan melalui tindakan militer, sehingga menekankan pentingnya menjaga komunikasi dan kerja sama antar negara untuk menghindari eskalasi.<sup>19</sup> Korea Utara dan Korea Selatan sendiri merupakan anggota dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO).

Korea Utara kemudian diminta untuk bekerja sama dalam penyelidikan internasional. Dimana ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dapat melakukan penyelidikan independen untuk menentukan detail insiden dan memastikan kepatuhan terhadap aturan penerbangan internasional. Kemudian adanya transparansi dalam penyelidikan, dimana kedua negara memberikan akses kepada investigasi pihak ketiga untuk mengumpulkan bukti dan memberikan laporan yang transparan.

Korea Utara diminta untuk mengeluarkan pernyataan resmi yang menjelaskan tindakan mereka dan jika ditemukan kesalahan, maka Korea Utara diminta untuk menyampaikan permintaan maaf kepada Korea Selatan dan Korean Airlines.<sup>20</sup> Korea Utara juga

---

<sup>17</sup> North Korea warning shots at Korean Air passenger plane 2019, <https://www.theguardian.com/world/2019/jul/23/south-korean-jets-fire-warning-shots-at-russian-planes-after-airspace-violation>

<sup>18</sup> Rafika Rizky Aulia Rahman dan Hikmahanto Juwana, *Peran International Civil Aviation Organization (ICAO) Sebagai Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Atas Pemanfaatan Sistem Pesawat Udara Tanpa Awak (Drone) dalam kegiatan pengiriman barang: Studi Kasus di Indonesia*, Thesis Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2022, h. 18

<sup>19</sup> Sudirman Nainggolan, *Op. Cit*

<sup>20</sup> CNBC Indonesia <https://www.cnbcindonesia.com/lifestyle/> *Op.Cit*



mengadakan pertemuan diplomatik antar pejabat Korea Utara dan Korea Selatan untuk membahas insiden tersebut guna mencari penyelesaian damai, dan mencegah kejadian di masa depan, juga harus menunjukkan komitmen yang lebih kuat terhadap protokol keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh ICAO, dan memastikan bahwa personel militer dan sipil yang bertanggungjawab atas kontrol udara dan pertahanan diberi pelatihan yang sesuai mengenai aturan dan prosedur keselamatan internasional.

## KESIMPULAN

Prosedur Peringatan suatu pelanggaran penerbangan pesawat terjadwal menurut Konvensi Chicago 1944, melibatkan beberapa langkah yang dilakukan oleh negara yang memiliki wilayah udara yang dilanggar. Tahapan pertama yang dilakukan yaitu adanya pemberian peringatan dimana dalam Pasal 3 bis Konvensi Chicago menetapkan bahwa negara tidak boleh langsung menembak pesawat asing yang melanggar batas wilayah suatu udara. Kemudian negara yang dilanggar wilayah udaranya dapat melakukan atau intersepsi tanpa membahayakan nyawa manusia yang berada di dalam pesawat serta pesawat yang diintersepsi itu sendiri. Pertanggungjawaban Korea Utara terhadap insiden Korean Airlines, dimana Korea Utara diminta untuk bekerja sama dalam penyelidikan internasional untuk dapat melakukan penyelidikan guna menentukan detail insiden dan memastikan kepatuhan terhadap aturan penerbangan internasional. Kemudian Korea Utara diminta untuk mengeluarkan pernyataan resmi yang menjelaskan tindakan mereka. Selanjutnya, Korea Utara mengadakan pertemuan diplomatik antar pejabat Korea Utara dan Korea Selatan untuk membahas insiden tersebut guna mencari penyelesaian damai dan mencegah kejadian di masa depan dan memastikan bahwa personel militer dan sipil yang bertanggungjawab atas kontrol udara dan pertahanan diberi pelatihan yang sesuai mengenai aturan dan prosedur keselamatan internasional.

## REFERENSI

- Asri Wijayanti dan Lilik Sofyan Ahmad, *Strategi Penulisan Hukum*, Bandung: Lubuk Agung, 2011.
- Azwar Ananda, *Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia*, Skripsi Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Intitut Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Padang (1997).
- Bambang Widarto, "Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Drai Aspek Hukum Internasional", *Jurnal Yuridis:Dinas Hukum Angkutan Udara* 1, no. 2 (2014).
- Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Bandung: Alumni, 2005.
- Desmon Hutagaol, *Pengantar Penerbangan: Prepektif Profesional*, Jakarta: Penerbit Erlangga, 2013.
- <https://repository.uir.ac.id/5152/3/BAB%20I.pdf>
- Mardianis, *Hukum Antariksa*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016.
- Ni Putu. P. Sari, "Status Hukum Pesawat Udara Komersial Yang Digunakan Untuk Penerbangan Kenegaraan", *Dinamika Jurnal Ilmiah Hukum* 26, no 4, (2020): 709-800.

- North Korea warning shots at Korean Air passenger plane 2019, <https://www.theguardian.com/world/2019/jul/23/south-korean-jets-fire-warning-shots-at-russian-planes-after-airspace-violation>
- Rafika Rizky Aulia Rahman dan Hikmahanto Juwana, *Peran International Civil Aviation Organization (ICAO) Sebagai Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Atas Pemanfaatan Sistem Pesawat Udara Tanpa Awak (Drone) dalam kegiatan pengiriman barang: Studi Kasus di Indonesia*, Thesis Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2022.
- Siti A R Laili Daulay, *Tanggung Jawab Negara Dalam Perlindungan Benda-Benda Budaya Selama Konflik Bersenjata Menurut Hukum Internasional*, Skripsi dalam Bidang Ilmu Hukum, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, 2018.
- Sudirman Nainggolan, "Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional Yang Melintasi Antar Negara" *Sumatra Journal of International Law* 2, no. 3 (2014): 1-24.
- Wikipedia [https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi\\_Warsawa](https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_Warsawa).