

**PELAKSANAAN KEDAULATAN UDARA RUSIA ATAS
PENGUNAAN SENJATA TERHADAP PESAWAT SIPIL
AZERBAIJAN AIRLINES SERTA KEWAJIBAN GANTI RUGI
DITINJAU DARI KONVENSI CHICAGO 1944**

Maria Laura Olivia Simanjuntak¹, Evi Deliana Hz², Ledy Diana³

olivjuntak13@gmail.com¹, evi.deliana@lecturer.unri.ac.id², ledy.diana@lecturer.unri.ac.id³

Universitas Riau

Abstrak: Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pentingnya kedaulatan negara atas ruang udara yang tidak bersifat absolut, khususnya dalam situasi konflik bersenjata yang berpotensi mengancam keselamatan penerbangan sipil. Berdasarkan Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 negara dilarang menggunakan senjata atau melakukan tindakan yang melanggar keselamatan walaupun suatu pesawat udara tidak mematuhi perintah seperti tidak mengikuti instruksi dan terjadi kesalahpahaman. Insiden penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines oleh Rusia menimbulkan permasalahan hukum terkait batas pelaksanaan kedaulatan udara serta kewajiban pertanggungjawaban negara. Rusia berkewajiban untuk memberitahukan bahwa adanya zona larangan terbang pada daerah yang terjadi konflik. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis batas pelaksanaan kedaulatan udara Rusia dalam penggunaan senjata terhadap pesawat sipil berdasarkan ketentuan Konvensi Chicago 1944 serta mengkaji kewajiban ganti rugi yang seharusnya dilakukan. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus, serta menggunakan bahan hukum primer dan sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kedaulatan udara Rusia dalam insiden penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines dinilai gagal memenuhi ketentuan Konvensi Chicago 1944, mencakup Pasal 9 mengenai zona larangan terbang dengan tidak menutup wilayah udara berbahaya dan tidak memberikan peringatan yang memadai terhadap aktivitas militer, Pasal 3 bis tindakan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil yang membahayakan keselamatan sipil. Selain itu, mekanisme ganti rugi yang seharusnya dilakukan Rusia harus didasarkan pada prinsip tanggung jawab negara yaitu full reparation meliputi pemberian kompensasi atas kerugian materiil dan immateriil, pengakuan tanggung jawab, permintaan maaf resmi, serta peningkatan kepatuhan terhadap Standards and Recommended Practices (SARPs) ICAO guna menjamin keselamatan penerbangan sipil internasional.

Kata Kunci: Kedaulatan Udara, Konvensi Chicago 1944, Pesawat Sipil, Tanggung Jawab Negara, Ganti Rugi.

Abstract: This study is motivated by the importance of state sovereignty over airspace, which is not absolute, particularly in situations of armed conflict that may threaten the safety of civil aviation. Based on Article 3 bis of the Chicago Convention 1944, states are prohibited from using weapons or taking actions that endanger safety, even if an aircraft fails to comply with instructions or in cases of misunderstanding. The shooting incident involving a civil aircraft of Azerbaijan Airlines by Russia raises legal issues concerning the limits of the exercise of airspace sovereignty as well as the obligation of state responsibility. Russia is also obligated to provide notification regarding the existence of a no-fly zone in areas where armed conflict occurs. This study aims to analyze the limits of Russia's exercise of airspace sovereignty in the use of weapons against civil aircraft based on the provisions of the Chicago Convention 1944, as well as to examine the obligation of compensation that should be fulfilled. The research employs a normative juridical method with a statute approach and a case approach, utilizing primary and secondary legal materials. The results of the study indicate that Russia's exercise of air sovereignty in the shooting incident involving the Azerbaijan Airlines civilian aircraft failed to comply with the provisions of the 1944 Chicago Convention, including Article 9 concerning prohibited areas due to Russia's failure to close dangerous airspace and provide adequate warnings regarding military activities, as well as Article 3 bis regarding the use of weapons against a civilian aircraft that endangered civil aviation safety. Furthermore, the compensation mechanism that should be undertaken by Russia must be based on the principle of state responsibility, namely full reparation, which includes compensation for material and immaterial damages,

acknowledgment of responsibility, an official apology, and increased compliance with ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) in order to ensure the safety of international civil aviation.

Keywords: *Airspace Sovereignty, Chicago Convention 1944, Civil Aircraft, State Responsibility.*

PENDAHULUAN

Wilayah udara suatu negara meliputi ruang udara yang berada di atas wilayah daratan, wilayah perairan pedalaman, laut teritorial, dan wilayah laut kepulauan suatu negara. Adagium Romawi menyatakan bahwa suatu negara memiliki kedaulatan di ruang udara sampai ketinggian yang tidak terbatas (*cujus est solum eust ad coelum*).¹ Pada tahun 1700-an awal mula ditemukannya balon udara yang merupakan bentuk paling sederhana dari pesawat dan mulai terpikirkan untuk membentuk peraturan mengenai kedaulatan negara di ruang udara.²

Konferensi internasional pertama mengenai status hukum wilayah udara dimulai pada Konferensi Paris 1910. Setelah berakhirnya Perang Dunia I dilakukan pembentukan konvensi tentang hukum udara yang diprakarsai oleh Prancis yang menghasilkan Konvensi Paris 1919.³ Konvensi ini menjadi dasar awal bagi penyusunan kerangka hukum nasional di negara-negara pesertanya, yang pada saat itu belum memiliki regulasi penerbangan sendiri.⁴ Pada Konvensi ini tidak menciptakan ide tentang kedaulatan udara, tetapi hanya mengakui keberadaannya.

Pada tahun 1944 sebelum berakhirnya Perang Dunia II, dilaksanakan sebuah konferensi di Chicago dalam pembahasan perkembangan yang diperlukan mengenai regulasi penerbangan internasional.⁵ Konferensi Chicago 1944 menghasilkan *Convention on International Civil Aviation* yang berhasil merumuskan aturan dasar mengenai kedaulatan negara atas ruang udara, kebebasan terbang internasional, serta prinsip kerja sama antar negara.⁶

Dalam Konvensi Chicago 1944 teritorial dimaknai sebagai wilayah daratan dan perairan teritorial berada di bawah kedaulatan negara terkait.⁷ Dengan demikian prinsip ini ditegaskan dalam ketentuan yang termuat dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, berbunyi “*The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*” (Negara-negara penandatanganan mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya).

Pembentukan Konvensi Chicago 1944 memiliki dua fungsi ganda yakni sebagai kodifikasi hukum udara internasional dan sebagai dasar pembentukan *International Civil Aviation Organization* (ICAO).⁸ Pembentukan ICAO dilakukan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sipil internasional. Komitmen ini dipertegas melalui penambahan Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi: “*The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered...*”. (Negara-negara pihak mengakui bahwa setiap negara wajib menahan diri dari penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil yang sedang terbang. Apabila dilakukan intersepsi, Negara tersebut juga wajib memastikan bahwa keselamatan pesawat serta nyawa orang-orang yang berada di dalamnya tidak boleh dibahayakan).

Kewajiban yang tercantum dalam pasal ini memberikan kerangka hukum untuk kemungkinan kegagalan navigasi suatu pesawat udara sipil. Tujuannya yaitu menciptakan hasil yang seimbang dan dapat diterima oleh penerbangan sipil maupun negara teritorial. Negara dilarang menggunakan senjata atau melakukan tindakan yang melanggar keselamatan walaupun suatu pesawat udara tidak mematuhi perintah seperti tidak mengikuti instruksi dan terjadi kesalahpahaman.⁹

¹ Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar (edisi kedua)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2016, hlm. 192.

² David Hodgkinson, *Aviation Law and Drones: Unmanned Aircraft and The Future of Aviation*, Routledge, New York, 2018, hlm. 64.

³ Hamid Kazemi, “Aviation Safety International Standards in the Framework of National Air Law,” *International Journal of Reliability, Risk & Safety Theory and Application*, Vol. 5, No. 1, Juni 2022, hlm. 61.

⁴ Michael Milde, *International Air Law and ICAO* (3rd ed.). Eleven International Publishing, The Netherlands, 2016, hlm. 10.

⁵ David Hodgkinson, *Op.cit.*, hlm. 66.

⁶ Michael Milde, *Op.cit.*, hlm. 16-17.

⁷ Rebecca Wallace dan Anne Holliday, *Nutshells International Law (2nd edition)*, London: Thomson Reuters, 2010, hlm. 79.

⁸ *Ibid*, hlm. 130.

⁹ Tatiana V. Novikova dan Stepan O. Kuts, “Legal consequences for the state arising from the use of weapons against civil aircraft: review and legal framework development”, *RUDN Journal of Law*, 2021, hlm. 846.

Berdasarkan Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 memberikan hak lintas damai tertentu untuk penerbangan tidak berjadwal, tetapi hak ini tidak diberikan untuk penerbangan internasional berjadwal. Bahkan, Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 dengan jelas menyatakan bahwa "tidak ada layanan penerbangan internasional berjadwal yang boleh dioperasikan melintasi atau masuk ke wilayah suatu negara pihak, kecuali dengan izin khusus atau otorisasi lain dari negara tersebut". Pasal ini menegaskan gambaran kedaulatan udara yang tidak bisa disentuh dan sebagai komponen keamanan nasional,¹⁰ dengan memberikan otonomi kepada setiap negara untuk mengatur wilayah udaranya.¹¹ Namun kedua pasal ini dapat dikesampingkan dan tidak bersifat absolut dengan lebih mengutamakan penerapan Pasal 3 bis.

Pada Pasal 9 huruf (a) Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi sebagai berikut:

"Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged...."

memberikan pemahaman bahwa negara pihak berhak untuk melarang penerbangan di atas area tertentu atau bahkan seluruh wilayahnya dalam keadaan luar biasa, seperti saat terjadi keadaan darurat, insiden yang mengancam keselamatan publik, atau situasi kebutuhan militer. Namun, pembatasan tersebut harus diberlakukan secara non-diskriminatif terhadap semua pihak, tanpa membedakan kebangsaan pesawat.

Keadaan berbeda jika zona larangan terbang tidak diterapkan di atas wilayah udara suatu negara yang sedang terjadi kegiatan militer atau konflik bersenjata, tindakan ini kurang tepat karena dapat mengancam keselamatan penerbangan dan keselamatan pesawat serta penumpangnya.¹² Setiap negara peserta memiliki kewenangan, berdasarkan peraturan yang berlaku untuk mewajibkan setiap pesawat udara yang memasuki wilayah zona larangan terbang untuk melakukan pendaratan darurat sesegera mungkin di bandar udara yang telah ditetapkan dalam wilayah negara tersebut.¹³

Penembakan pesawat sipil yang salah sasaran menimbulkan pertanyaan serius tentang tanggung jawab negara dari sudut pandang hukum internasional.¹⁴ Pada Annex 13 Konvensi Chicago 1944 menjelaskan mengenai investigasi atas kecelakaan pesawat udara. Annex ini berfungsi untuk menetapkan kewenangan, tanggung jawab, dan prosedur dalam investigasi kecelakaan pesawat udara.¹⁵ Annex 13 juga menjelaskan tiga jenis kejadian yang mungkin terjadi pada pesawat udara tergantung pada tingkat keparahannya yaitu *accidents, serious incidents, and incidents*.¹⁶ Annex ini menegaskan negara tempat kejadian memiliki kewajiban melakukan investigasi jika kecelakaan pesawat udara tersebut termasuk insiden serius.¹⁷ Investigasi kecelakaan juga memerlukan kerja sama internasional dari semua negara yang terlibat. Negara pendaftar, negara asal maskapai, dan negara asal pembuatan pesawat berhak menunjuk perwakilan terakreditasi (*accraps*) untuk berpartisipasi dalam investigasi.¹⁸

Pesawat Azerbaijan Airlines dengan nomor penerbangan J2-8243 lepas landas dari Baku, Azerbaijan menuju Grozny, Chechnya, Rusia pada 25 Desember 2024. Pesawat jenis Embraer 190 ini mengangkut 62

¹⁰ Bjorgvin Sigurdarson, "The Freedoms of the Air: with special emphasis on the sixth freedom", *Tesis*, McGill University, 2020, hlm.15.

¹¹ Nityesh Dadhich, "Attack on a Civilian Aircraft by a State: Imposing Obligations for Wrongful Actions." *Amherst College Law Review*, Issue VI, 2021, hlm. 7.

¹² Syaiful Ihsan Lahiking, *et.al*, "Perlindungan Hukum Terhadap Pesawat Udara Komersil Yang Melintasi Wilayah Konflik Bersenjata Dari Penembakan." *LEX PRIVATUM* 13, no. 4 2024, hlm.6.

¹³ Pasal 9 huruf (c) Konvensi Chicago 1944.

¹⁴ David Mackenzie, *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*. University of Toronto Press, Toronto, 2010, hlm. 104.

¹⁵ Ludwig Weber, *International Civil Aviation Organization An Introduction*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2007, hlm. 63.

¹⁶ Annemarie Schuite, "Aircraft Accident Investigation" dalam Anna Masutti dan Pablo Mendes De Leon (editor), *Elgar Concise Encyclopedias of Aviation Law*, Edward Elgar Publishing Limited, The Lyptatts, 2023, hlm. 56.

¹⁷ *Ibid*, hlm. 57.

¹⁸ *Ibid*, hlm. 58.

penumpang dan 5 awak.¹⁹ Di antara penumpang terdapat 42 warga negara Azerbaijan, 16 warga negara Rusia, enam warga negara Kazakhstan, dan tiga warga negara Kirgistan. Pesawat ini dalam perjalanan melintasi wilayah udara Rusia di kawasan Laut Kaspia, dan jatuh 3 kilometer di dekat Kota Aktau, Kazakhstan setelah mengalami perubahan rute akibat kabut tebal dan gangguan navigasi GPS.²⁰ Dalam perjalanan menuju Aktau, pesawat dilaporkan terdengar ledakan diikuti dengan hantaman pecahan peluru yang merusak badan pesawat dan terjadi kecelakaan. Kecelakaan tersebut merenggut 38 nyawa, termasuk tiga awak pesawat, sementara 29 orang termasuk dua awak pesawat lainnya selamat.²¹

Melalui pernyataan pengawas penerbangan Rusia kecelakaan tersebut sebagai keadaan darurat yang mungkin disebabkan oleh tabrakan burung atau ledakan tabung gas dalam pesawat. Namun investigasi awal yang dilakukan oleh pihak Azerbaijan menyatakan, pesawat tersebut ditabrak oleh sistem pertahanan udara Pantsir-S Rusia. Komunikasinya dilumpuhkan oleh sistem peperangan elektronik saat mendekati Grozny.²² Presiden Rusia Vladimir Putin meminta maaf atas kecelakaan itu kepada Presiden Azerbaijan, Ilham Aliyev pada 28 Desember 2024. Putin mengonfirmasi bahwa pesawat itu mencoba mendarat di Grozny yang mengalami kabut tebal, tetapi kota itu diserang oleh pesawat tak berawak Ukraina, dan pertahanan udara Rusia menembak jatuh pesawat tersebut.²³

Tuntutan yang dilayangkan Azerbaijan dalam peristiwa ini berakar dari norma hukum internasional dan prinsip dasar antarnegara berdaulat. Aliyev mengajukan empat tuntutan yaitu pengakuan bersalah dari Rusia, penuntutan tanggung jawab atas penembakan rudal, identifikasi pihak-pihak yang berada di balik serangan rudal, kompensasi kepada keluarga korban, dan ganti rugi yang harus dibayarkan kepada maskapai nasional Azerbaijan Airlines.²⁴

Negara-negara yang wilayah udaranya terlibat atas penembakan pesawat sipil harus melakukan penyelidikan untuk mengetahui penyebab penembakan dan siapa yang bertanggung jawab atasnya.²⁵ Dalam hal ini Rusia sebagai negara pihak seharusnya memberikan pemberitahuan tentang adanya zona larangan terbang di wilayah udaranya berdasarkan ketentuan yang ada di Pasal 9 Konvensi Chicago 1944, dan memberikan informasi kepada Azerbaijan Airlines untuk melakukan pendaratan darurat dan tidak mengambil tindakan penggunaan senjata.

Sejumlah insiden penembakan pesawat sipil dalam sejarah penerbangan internasional menunjukkan bahwa persoalan penggunaan kekuatan terhadap pesawat sipil seringkali menimbulkan perdebatan mengenai batas kedaulatan ruang udara dan tanggung jawab negara. Seperti kasus penembakan pesawat Korea Airlines 007 pada tahun 1983 yang dilakukan oleh Uni Soviet dengan rute New York menuju Seoul, Korea Selatan yang menewaskan 269 penumpang. Rute penerbangan terjadwal Korea Airlines 007 ini seharusnya melewati jalur Samudera Pasifik dan Jepang namun terjadi ketidaksengajaan perubahan rute jalur penerbangan. Perubahan ini disebabkan kesalahan penggunaan sistem navigasi autopilot. Pada saat itu radar Uni Soviet

¹⁹ Sofia Ferreira Santos, “Pesawat Azerbaijan Airlines jatuh di Kazakhstan, 38 orang tewas Apa penyebab kecelakaan?”, *BBC News Indonesia*, <https://www.bbc.com/indonesia/articles/c8xj9x1vde7o> , diakses pada 9 Oktober 2025.

²⁰Burc Eruygur, “ Azerbaijan Airlines indefinitely suspends flights from Baku to Russian city of Astrakhan” *Anadolu Ajansi*, <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/azerbaijan-airlines-indefinitely-suspends-flights-from-baku-to-russian-city-of-astrakhan/3470065> , diakses pada 9 Oktober 2025.

²¹ Khagan Isayev, “Investigation ongoing into AZAL plane crash, says Azerbaijan's chief prosecutor”, *Caliber*, <https://caliber.az/en/post/investigation-ongoing-into-azal-plane-crash-says-azerbaijan-s-chief-prosecutor> , diakses pada 9 Oktober 2025.

²² Nailia Bagirova dan Gleb Stolyarov, “Russian air-defense system downed Azerbaijan plane, sources say”, *Reuters*, <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/azerbaijan-airlines-flight-was-downed-by-russian-air-defence-system-four-sources-2024-12-26/>, diakses pada 10 Oktober 2025.

²³ Frances Mao, “Putin apologises over Azerbaijan plane crash, without saying Russia at fault”, *BBC*, <https://www.bbc.com/news/articles/cqx8l1533j5o>, diakses pada 10 Oktober 2025.

²⁴ Rob Harkavy, “Azerbaijan to file lawsuit against Russia over Embraer jet crash”, *Icgl*, <https://iclg.com/news/22857-azerbaijan-to-file-lawsuit-against-russia-over-embraer-jet-crash> , diakses pada 10 Oktober 2025.

²⁵ Supri Abu, Sudarto, dan Selamat Lumban Gaol, “Perlindungan Hukum Perdata Dalam Penanganan Penembakan Pesawat Sipil: Studi Kasus dan Implikasi Hukum”, *Lex Laguens: Jurnal Kajian Hukum dan Keadilan*, Vol.3 No.1, 2025, hlm. 161.

melacak pesawat yang memasuki wilayah udaranya di atas Semenanjung Kamchatka yang dimana wilayah udara tersebut merupakan wilayah yang bersifat militer berdasarkan peta aeronautika Uni Soviet. Pada saat yang bersamaan sebuah pesawat Angkatan Udara Amerika Serikat, Boeing 707 sedang melakukan pengintaian. Pihak Uni Soviet menembak jatuh pesawat KAL 007 yang mereka anggap sebagai pesawat Angkatan Udara Amerika Serikat.²⁶

Otoritas Uni Soviet berpendapat bahwa pesawat tersebut telah melanggar kedaulatan wilayah udara negara dan tidak memberikan respons terhadap upaya identifikasi yang dilakukan oleh pesawat tempur Uni Soviet. Oleh karena itu, militer Uni Soviet menganggap tindakan penembakan sebagai langkah yang diambil dalam rangka melindungi keamanan nasional dan wilayah udara mereka.²⁷ Uni Soviet memberikan pernyataan resmi di forum internasional, termasuk di hadapan *International Civil Aviation Organization* (ICAO), yaitu menegaskan bahwa pesawat tersebut telah melakukan pelanggaran serius terhadap wilayah udara negara dan bahwa keputusan militer diambil berdasarkan situasi yang dianggap sebagai ancaman keamanan pada saat itu.²⁸

Pada tahun 1992 terungkap bahwa penembakan terhadap Korea Air Lines Flight 007 merupakan kesalahan. Melalui dokumen rahasia tahun 1983, Menteri Pertahanan Dmitri Ustinov mengakui bahwa pemerintah Uni Soviet sebelumnya menyampaikan berbagai alasan untuk menghindari sanksi internasional atas penembakan pesawat sipil tersebut. Meskipun tidak ada permintaan maaf resmi maupun ganti rugi dari pemerintah Uni Soviet yang kemudian bubar pada tahun 1991, sebagai bentuk itikad baik pemerintah Federasi Rusia di bawah Presiden Boris Yeltsin pada tahun 1993 menyerahkan puing pesawat dan *Flight Data Recorder* (FDR) kepada Presiden Roh Tae-woo dari Korea Selatan serta kepada *International Civil Aviation Organization* (ICAO) untuk membantu penyelesaian investigasi kasus tersebut.²⁹

Kasus penembakan rudal milik Rusia terhadap penembakan pesawat sipil Malaysia Airlines MH17 pada 17 Juli 2014 dengan rute penerbangan Amsterdam menuju Kuala Lumpur menewaskan 283 penumpang serta 15 awak pesawat. Pesawat ini jatuh di Desa Grabovo, di wilayah Donetsk, Ukraina. Investigasi atas kasus ini dipimpin langsung oleh Belanda dan melibatkan beberapa negara yang warganya menjadi korban. Setelah hasil investigasi keluar maka ditetapkan 4 tersangka dan pada Maret 2020 dilakukan persidangan terhadap 4 tersangka yang terlibat atas penembakan pesawat MH17.³⁰ Hasil persidangan telah diputuskan pada 17 Maret 2022, adapun putusan yang dikeluarkan menyatakan 3 pelaku bersalah secara *In-absentia* dan dijatuhi hukuman seumur hidup.³¹

Belanda dan Australia mengajukan sengketa kepada ICAO dan menuntut pertanggungjawaban Rusia untuk para korban dalam insiden penembakan MH17. Pada 12 Mei 2025 ICAO menyatakan bahwa Rusia melanggar kewajibannya dalam hukum udara internasional khususnya Konvensi Chicago 1944 dan mendorong Rusia untuk melakukan negosiasi reparasi dan kompensasi kepada keluarga korban.³² Setelah keputusan ICAO keluar, pihak Rusia mengajukan banding ke *International Court of Justice* (ICJ). Rusia menolak putusan ICAO dan menyatakan bahwa ICAO tidak memiliki yurisdiksi yang tepat, dan menganggap

²⁶ Faidah Nadia, "Analisis Hukum Udara Internasional Terhadap Ganti Kerugian Bagi Korban Penembakan Pesawat Korea Airlines 007 yang Dilakukan oleh Uni Soviet Pada Tahun 1983", *Skripsi*, Universitas Hasanuddin, 2024, hlm. 5.

²⁷ Britannica Editors, "Korean Air Lines flight 007", *Encyclopedia Britannica*, <https://www.britannica.com/event/Korean-Air-Lines-flight-007>, diakses pada 20 Mei 2026.

²⁸ Peter Grier, "The Death of Korean Air Lines Flight 007", *Air & Space Forces Magazine*, <https://www.airandspaceforces.com/article/0113korean/>, diakses pada 20 Mei 2026.

²⁹ Sri Bayu Ciptantri, *et al*, "Pertanggungjawaban Negara Uni Soviet atas Penembakan Pesawat Korea Airlines Ditinjau dari Perspektif Hukum Udara Internasional", *Journal Komunitas Yustisia Universitas Pendidikan Ganesha*, Vol. 1 No. 2, 2018, hlm. 149-150.

³⁰ Lachezar Yanev, "Jurisdiction and Combatant's Privilege in the MH17 Trial: Treading the Line Between Domestic and International Criminal Justice", *Netherlands International Law Review*, 2021, hlm. 168.

³¹ Lachezar Yanev, "The MH17 Judgment: An Interesting Take on the Nature of the Armed Conflict in Eastern Ukraine", *EJIL:Talk!*, <https://www.ejiltalk.org/the-mh17-judgment-an-interesting-take-on-the-nature-of-the-armed-conflict-in-eastern-ukraine/>, diakses pada 20 Mei 2026.

³² David Woodworth, "The Downing of Flight MH17: A Historic Decision by the ICAO Council", *EJIL:Talk!*, <https://www.ejiltalk.org/the-downing-of-flight-mh17-a-historic-decision-by-the-icao-council/>, diakses pada 8 maret 2026.

investigasi tidak independen, serta menggunakan bukti yang berasal dari pihak yang berkepentingan. Proses hukum di ICJ masih berlangsung dan belum menghasilkan putusan akhir.³³

Penembakan pesawat sipil Ukraine International Airlines PS752 yang memiliki rute penerbangan dari Teheran menuju Kiev terjadi pada 8 Januari 2020 yang menewaskan 176 penumpang dan awak pesawat. Penembakan UIA PS752 yang dilakukan oleh militer Iran terjadi kurang dari dua menit setelah pesawat tersebut lepas landas.³⁴ Berdasarkan keterangan pihak militer Iran adanya kekeliruan atas target yang seharusnya ditujukan kepada pangkalan militer Irak yang menampung pasukan Amerika Serikat. Tindakan ini merupakan serangan balasan Iran kepada AS atas pembunuhan Mayor Jendral Qasem Soleimani.³⁵

Menteri Luar Negeri Iran menyatakan tanggung jawab sepenuhnya atas serangan bersenjata tersebut dan menyatakan bahwa insiden ini merupakan “*human error*”. Presiden Iran Hassan Rouhani juga menyatakan penyesalan mendalam atas tragedi tragis tersebut. Sebagai ganti rugi Iran membayar sebesar \$150.000 kepada setiap keluarga korban sebagai kompensasi atas insiden tragis tersebut. Proses hukum yang berjalan ini melibatkan beberapa negara Kanada, Swedia, Ukraina, dan Inggris yang menuduh Iran telah melanggar kewajiban negara berdasarkan Konvensi Montreal 1999. Berdasarkan kasus ini menguji seberapa efektif penerapan perjanjian internasional dalam pertanggungjawaban negara atas tindakan atau kelalaian yang membahayakan penerbangan sipil.³⁶

Berdasarkan uraian permasalahan di atas maka berbagai studi sebelumnya telah menyoroti peristiwa penembakan pesawat sipil yang bertentangan dengan kewajiban negara dalam hukum penerbangan internasional. Penelitian ini bukan merupakan duplikasi hasil dari karya penulis lain. Hal ini dapat dibuktikan dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, yaitu:

Penelitian skripsi oleh Faidah Nadia, Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin (2024) “Analisis Hukum Udara Internasional Terhadap Ganti Kerugian Bagi Korban Penembakan Pesawat Korea Airlines 007 yang Dilakukan Oleh Uni Soviet pada 1983” menganalisis tanggung jawab negara atas penembakan pesawat sipil KAL 007 serta bentuk kompensasi bagi korban menurut hukum udara internasional. Penggunaan senjata terhadap pesawat sipil asing, meskipun dianggap melanggar kedaulatan wilayah sebagai media untuk memaksa, tetap bertentangan dengan prinsip-prinsip dalam hukum udara internasional.

Penelitian skripsi oleh Muhammad Raffi Khairuddin, Fakultas Hukum, Universitas Jambi (2025) “Perlindungan Hukum terhadap Pesawat Sipil yang Melintasi Wilayah Udara Konflik Bersenjata Berdasarkan Konvensi Chicago 1944 (Studi Kasus Penembakan Pesawat MH-17)” membahas perlindungan hukum terhadap pesawat sipil dan kepatuhan prosedur yang melintasi wilayah konflik bersenjata berdasarkan Konvensi Chicago 1944, dengan studi kasus penembakan pesawat MH-17.

Jurnal penelitian oleh Nabila Indriana Hasibuan (2020) “Tanggung Jawab Iran Terhadap Penembakan Pesawat Sipil Ukraina Ditinjau dari Hukum Udara Internasional” penelitian ini menekankan pada pertanggungjawaban negara (*state responsibility*) atas pelanggaran hukum internasional. Konvensi Chicago 1944 dijadikan sebagai acuan dan prinsip kedaulatan negara, pada kasus ini adanya konflik politik yang melatarbelakangi kejadian tersebut.

Jurnal penelitian oleh Gina Azhara Nabilla R, dkk (2025) “Tanggung Jawab Rusia Terhadap Insiden Penembakan Salah Sasaran Pesawat Azerbaijan Airlines Menurut Konvensi Chicago 1944” Penelitian ini membahas perlindungan hukum terhadap pesawat sipil serta bentuk tanggung jawab Rusia atas insiden penembakan pesawat Azerbaijan Airlines berdasarkan Konvensi Chicago 1944. Analisis berfokus pada kewajiban negara untuk menjamin keselamatan penerbangan sipil dan tanggung jawab negara atas pelanggaran terhadap ketentuan penerbangan internasional.

Berdasarkan perbedaan pada penelitian sebelumnya, maka penelitian ini akan mengkaji kasus

³³ “Russia appeals global aviation agency’s decision blaming it for downing MH17 over Ukraine in 2014”, *APnews*, <https://apnews.com/article/mh17-icao-council-icj-russia-ukraine-war-9170a4531a356667d11046bd597e4ad2>, diakses pada 8 Maret 2026.

³⁴ Irma Halimah Hanafi, “Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran,” *BALOB Law Journal*, no. 2, 2021, hlm. 96.

³⁵ Nabila Indriana Hasibuan, “Tanggung Jawab Iran terhadap Penembakan Pesawat Sipil Ukraina Ditinjau dari Hukum Udara Internasional”, *Uti Possidetis: Journal of International Law*, Vol. 1 No. 3, 2020, hlm. 325.

³⁶ Mahmudul Hasan dan Md Syful Islam, “Reparation of Civil Aerial Accidents Under International Air Law: A Case Study of the 2020 Ukrainian Plane Incident in Iran”, *Erzincan Law Review*, Vol.28 No.1, 2024, hlm.85-87.

penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines oleh Rusia dan akan menitikberatkan pada pelaksanaan kedaulatan suatu negara atas ruang udaranya dan berkaitan dengan larangan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil dalam Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944, serta mengkaji Pasal 9 Konvensi Chicago tentang zona terlarang udara, dengan menyoroti apakah Rusia telah melakukan pemberitahuan resmi sebelum insiden ini terjadi. Penelitian ini akan menjelaskan secara komprehensif peran ICAO, seperti seberapa kuat dampaknya terhadap hasil investigasi di lapangan atau seberapa cepat rekomendasi ICAO diadopsi oleh negara-negara terkait serta pembahasan mengenai mekanisme ganti rugi bagi negara-negara korban sebagai upaya tanggung jawab negara (*state responsibility*).

Dari berbagai aspek dalam uraian latar belakang masalah di atas maka penulis akan memfokuskan pembahasan masalah dengan judul **“PELAKSANAAN KEDAULATAN UDARA RUSIA ATAS PENGGUNAAN SENJATA TERHADAP PESAWAT SIPIL AZERBAIJAN AIRLINES SERTA KEWAJIBAN GANTI RUGI DITINJAU DARI KONVENSI CHICAGO 1944”**.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Kedaulatan Udara Rusia pada Situasi Konflik Bersenjata atas Insiden Penembakan Pesawat Sipil Azerbaijan Airlines

Prinsip kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berlaku bagi seluruh negara, tidak hanya terbatas pada negara peserta konvensi. Hal ini menunjukkan bahwa permasalahan mengenai kepemilikan dan penguasaan ruang udara, termasuk pengaruh politik dalam hubungan internasional, kini tidak lagi menjadi perdebatan utama.³⁷ Prinsip tersebut menjadi dasar bagi Rusia untuk melakukan pengendalian terhadap ruang udara nasionalnya, termasuk dalam situasi konflik bersenjata.

Prinsip kedaulatan udara tidaklah sama dengan kedaulatan di wilayah laut, karena dalam ruang udara tidak mengenal hak lintas bagi pihak asing seperti yang diterapkan atas hak kedaulatan di laut teritorial. Ruang udara memiliki tingkat kerawanan tinggi dari sisi pertahanan dan keamanan, sehingga negara menerapkan sistem keamanan yang lebih ketat di wilayah udaranya.³⁸ Oleh karena itu, setiap pesawat asing pada dasarnya wajib memperoleh izin dari negara kolong sebelum memasuki atau melintasi wilayah udara suatu negara.

Negara memiliki kewenangan untuk menentukan pesawat mana yang boleh memasuki wilayah udaranya serta mengatur perilaku pesawat tersebut selama berada di dalamnya. Dengan demikian, berdasarkan teori kedaulatan udara, negara yang dilintasi berhak untuk mengalihkan rute atau bahkan melakukan intersepsi terhadap pesawat sipil asing yang diduga membawa ancaman. Namun kedaulatan juga mencakup kemampuan negara untuk mengikatkan diri pada perjanjian internasional yang membatasi kewenangan tersebut. Negara yang menjadi pihak dalam Konvensi Chicago 1944 wajib mematuhi aturan yang telah disepakati, sehingga penggunaan kedaulatan tersebut tidak dapat dilakukan secara sewenang-wenang.³⁹

Pada pelaksanaan Konferensi Chicago 1944 ketidakhadiran Uni Soviet dianggap sebagai kekecewaan besar karena negara tersebut memiliki wilayah daratan terbesar di dunia dan diperkirakan akan memainkan peran penting dalam pengaturan penerbangan internasional pasca-Perang Dunia II.⁴⁰ Lalu pada tahun 1969 Uni Soviet akhirnya resmi bergabung dengan Konvensi Chicago 1944.⁴¹ Pada tahun 1991 Uni Soviet resmi menyatakan bubar namun keanggotaannya atas Konvensi Chicago 1944 tetap dilanjutkan oleh Rusia. Pada kasus ini Rusia tidak dipandang sebagai negara baru, melainkan sebagai *continuing State* yang mempertahankan kepribadian hukum

³⁷ Gbenga Oduntan, *Op.cit*, hlm. 63-64.

³⁸ Syaiful Ihsan Lahiking, *Op.cit*, hlm. 5-6.

³⁹ Mikko T. Huttunen, “The right of the overflowed state to divert or intercept civil aircraft under a bomb threat: an analysis with regard to Ryanair flight 4978”, *Journal of Transportation Security*, 2021, hlm. 294.

⁴⁰ Michael Milde, *Op.cit*, hlm. 14.

⁴¹ *Ibid*, hlm. 22.

internasional Uni Soviet.⁴² Maka hal ini menyatakan bahwa Rusia terikat atas Konvensi Chicago 1944 serta memiliki kewajiban internasional yang terdapat di dalamnya. Meskipun Rusia memiliki kewenangan untuk mengendalikan wilayah udaranya, kewenangan tersebut tetap dibatasi oleh norma-norma dalam Konvensi Chicago 1944 yang bertujuan melindungi penerbangan sipil dari risiko yang ditimbulkan oleh aktivitas militer.

Agreement on Civil Aviation and Use of Airspace merupakan perjanjian regional yang dibentuk oleh negara-negara bekas Uni Soviet dalam kerangka *Commonwealth of Independent States* (CIS) setelah bubarnya Uni Soviet pada tahun 1991. Perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 25 Desember 1991 dan bertujuan untuk menjaga keberlangsungan sistem penerbangan sipil bersama yang sebelumnya terintegrasi di bawah Uni Soviet, sekaligus menciptakan mekanisme kerja sama regional dalam pengelolaan ruang udara dan keselamatan penerbangan sipil. Perjanjian ini berpedoman pada ketentuan-ketentuan yang terdapat pada Konvensi Chicago 1944.⁴³ Sebagai implementasi perjanjian ini dibentuklah *Interstate Aviation Committee* (IAC) yang berfungsi untuk mengawasi keselamatan penerbangan regional, melakukan investigasi kecelakaan pesawat, menyusun standar teknis penerbangan, serta mengoordinasikan kerja sama penerbangan sipil antarnegara CIS.⁴⁴

Berdasarkan kedua instrumen ini yaitu Konvensi Chicago 1944 dan *Agreement on Civil Aviation and Use of Airspace* menunjukkan keterkaitan dalam menempatkan keselamatan penerbangan sipil sebagai prinsip utama dalam pengelolaan ruang udara, termasuk dalam situasi yang berpotensi menimbulkan ancaman keamanan. Tidak hanya kewajiban internasional namun Rusia harus mematuhi kewajiban regional dalam pengaturan penerbangan sipil.

Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 mengelompokkan pesawat ke dalam dua kategori, yaitu pesawat sipil (*civil aircraft*) dan pesawat negara (*state aircraft*). Pesawat negara mencakup pesawat yang digunakan untuk kepentingan militer, kepabeanan, dan kepolisian, sedangkan pesawat yang tidak digunakan untuk tujuan tersebut dikategorikan sebagai pesawat sipil. Oleh karena itu, pesawat sipil merupakan pesawat yang dioperasikan untuk kepentingan non-militer, termasuk penerbangan komersial internasional yang mengangkut penumpang maupun kargo.⁴⁵ Dalam hal ini, Azerbaijan Airlines sebagai maskapai penerbangan komersial internasional tergolong sebagai pesawat sipil yang mendapatkan perlindungan hukum internasional terkait keselamatan dan keamanan penerbangan sipil.

Penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines yang terjadi pada 25 Desember 2024 diketahui disebabkan oleh sistem pertahanan S-pantsir milik Rusia. Diketahui pesawat pada saat berangkat dari Baku menuju Grozny dalam kondisi normal dan tidak ditemukan bukti adanya kerusakan teknis sebelum pesawat memasuki wilayah udara Rusia. Keadaan darurat terjadi pasca terdengar dua ledakan eksternal.⁴⁶ Penembakan ini diketahui bukan disengaja, namun disebabkan kondisi wilayah udara Rusia tidak stabil disebabkan serangan drone oleh Ukraina. Pada saat itu juga sistem pertahanan udara Rusia dalam keadaan siap siaga.⁴⁷ Akan tetapi, meskipun terdapat ancaman militer,

⁴² D.P.O Connel, "The Law of State Succession", Cambridge University Press, United Kingdom, 1956, hlm. 3-4.

⁴³ Interstate Aviation Committee (MAK), *Agreement on civil aviation and the use of airspace*, <https://mak-iac.org/en/o-mak/dokumenty/soglashenie-o-grazhdanskoy-aviatsii-i-ob-ispolzovanii-vozdušnogo-prostranstva/>, diakses 10 Mei 2026.

⁴⁴ *Interstate Aviation Committee (MAK)*, <https://mak-iac.org/en/o-mak/>, diakses 10 Mei 2026.

⁴⁵ Simone Vernizzi, "The Aircraft", dalam Maria Piera Rizzo dan Federico Franchina (editor) *Drones in the Digital European Sky*, Springer, Cham, 2023, hlm. 13.

⁴⁶ "One year passes since AZAL plane crash", APA.AZ, <https://en.apa.az/incident/one-year-passes-since-azal-plane-crash-487329>, diakses pada 20 Mei 2026.

⁴⁷ "Azerbaijan probe finds Russian missile caused deadly crash, reports say", ALJAZEERA, <https://www.aljazeera.com/news/2024/12/27/azerbaijan-probe-finds-russian-missile-caused-deadly-crash-reports-say>, diakses pada 26 April 2026.

Rusia tetap membuka wilayah udaranya bagi penerbangan sipil. Hal ini menimbulkan pertanyaan hukum mengenai apakah Rusia telah menjalankan kewajibannya untuk menjamin keselamatan penerbangan sipil.

Dalam Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 mengenai zona larangan terbang secara jelas memberikan dasar hukum bagi negara untuk menutup wilayah udara dengan alasan kebutuhan militer atau keselamatan publik. Ketentuan ini mengharuskan penerapannya dilakukan secara non-diskriminatif terhadap semua pesawat, baik milik negara tersebut maupun negara lain. Tujuan awalnya adalah untuk mencegah praktik proteksionisme komersial.⁴⁸ Setelah diketahui bahwa kota Grozny sedang mengalami kabut tebal dan adanya serangan pesawat tanpa awak oleh Ukraina, seharusnya Rusia memberikan peringatan atau pemberitahuan kepada publik bahwa wilayah tersebut terjadi kegiatan militer atau dalam kondisi konflik dan menetapkan zona larangan terbang. Jika tidak adanya pemberitahuan oleh Rusia, maka hal ini dapat dianggap sebagai kegagalan dalam menggunakan mekanisme hukum yang tersedia untuk melindungi penerbangan sipil.

Dalam pelaksanaan penerbangan internasional, negara berkewajiban memberikan informasi indikasi bahaya di wilayah udaranya melalui mekanisme *Notice to Airmen* (NOTAM). NOTAM merupakan informasi resmi yang disampaikan melalui sistem komunikasi untuk memberi tahu tentang perubahan atau kondisi penting dalam penerbangan, seperti fasilitas, prosedur, atau potensi bahaya, yang harus segera diketahui oleh pihak yang terlibat dalam operasi penerbangan. Kewajiban ini termasuk bagian dari standar keselamatan yang dikembangkan oleh ICAO yaitu pada Annex 15.⁴⁹ Dengan adanya penerbitan NOTAM, baik maskapai dan pilot dapat melakukan penilaian risiko serta menentukan rute penerbangan yang aman.

Keberadaan beberapa NOTAM di Bandara Grozny pada saat insiden Azerbaijan Airlines menunjukkan bahwa otoritas Rusia sebenarnya telah mengetahui adanya kondisi operasional yang berisiko terhadap keselamatan penerbangan sipil.⁵⁰

- a. NOTAM G0446/24 “Possible GNSS signal disruptions in the airport vicinity”
- b. NOTAM G0456/24 “GLS (GBAS Landing System) Runway 08 not available”
- c. NOTAM A4188/24 “ILS (Instrument Landing System) for Runway 26 out of service”

Melalui pemberitahuan NOTAM ini menandakan bahwa sistem navigasi dan bantuan pendaratan di wilayah tersebut sedang mengalami keterbatasan serius. Dalam situasi normal saja kondisi tersebut dapat meningkatkan risiko penerbangan, terlebih lagi dalam konteks wilayah yang berada di dekat area konflik dan aktivitas pertahanan udara.

Meskipun risiko tersebut telah diketahui dan diumumkan melalui NOTAM, Rusia tetap membuka ruang udara bagi penerbangan sipil internasional. Hal ini menunjukkan adanya kelemahan dalam pelaksanaan airspace management atau pengelolaan ruang udara. Dalam konsep *modern airspace management*, negara memiliki kewajiban untuk memastikan adanya pemisahan yang jelas antara operasi militer dan jalur penerbangan sipil guna mencegah salah identifikasi target.⁵¹ Akan tetapi, fakta bahwa pesawat sipil Azerbaijan Airlines tetap memasuki wilayah yang memiliki risiko gangguan navigasi dan aktivitas pertahanan udara menunjukkan bahwa sistem pengelolaan ruang udara Rusia tidak berjalan secara efektif.

Peristiwa ini tentu bertentangan dengan Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 yang menegaskan bahwa negara harus menahan diri dari penggunaan senjata terhadap pesawat sipil yang sedang

⁴⁸ Garima Tiwari dan Praddosh S M, “Weaponised Skies: Airspace Bans And The Erosion Of Aviation Neutrality”, *Lex and Coelum*, 2025, hlm. 88.

⁴⁹ A. V. Prokhorov, “Impact Of NOTAM On Security And Efficiency Performance Of Flights (Overview)”, *Buletin Ilmiah Universitas Teknik Penerbangan Sipil Negeri Moskow*, 2022, hlm. 22.

⁵⁰ Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, *Preliminary Report on the Results of the Investigation of an Aviation Accident: Azerbaijan Airlines Flight J2-8243*, 2025.

⁵¹ Telesfor Marek Markiewicz, “Methodology for the performance evaluation of airspace use by military aviation”, *Safety & Defense*, 2022, hlm. 9-10.

terbang serta tidak membahayakan keselamatan penumpang. Negara tetap dapat melakukan intersepsi dan memberikan perintah, seperti mengarahkan pesawat untuk mendarat, sepanjang dilakukan sesuai dengan prinsip hukum internasional.⁵² Jika dikaitkan dengan Pasal 9 yang memberikan hak kepada negara untuk mengatur ruang udara berdasarkan pertimbangan keselamatan dan kepentingan militer, kewenangan tersebut tidak bersifat tanpa batas. Keputusan untuk tetap membuka wilayah udara yang tidak disertai dengan komunikasi yang memadai kepada pihak terkait menunjukkan adanya kelalaian dalam menjaga keselamatan penerbangan. Oleh sebab itu, tindakan tersebut dapat dipandang sebagai pelanggaran terhadap kewajiban internasional, khususnya prinsip perlindungan pesawat sipil sebagaimana diatur dalam Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944.⁵³

Lebih lanjut, tindakan Rusia juga harus dianalisis dalam konteks pengendalian ruang udara (*airspace management*). Dalam situasi konflik, negara memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa lalu lintas udara sipil dan aktivitas militer dapat dipisahkan secara efektif. Kegagalan dalam melakukan pemisahan ini dapat mengakibatkan terjadinya salah identifikasi (*misidentification*), di mana pesawat sipil dianggap sebagai target militer.⁵⁴ Dalam beberapa kasus serupa, kesalahan identifikasi sering kali menjadi penyebab utama terjadinya penembakan pesawat sipil. Namun demikian, kesalahan tersebut tidak menghapus tanggung jawab negara, melainkan justru menunjukkan adanya kelemahan dalam sistem pengendalian dan pengawasan.

Sebagai contoh terbaru seperti konflik yang terjadi antara Iran dengan Israel. Organisasi Penerbangan Sipil Iran mengeluarkan pemberitahuan yang secara efektif menutup wilayah udara nasionalnya untuk sebagian besar penerbangan sipil hingga pemberitahuan lebih lanjut menyusul serangan dan serangan balasan yang melibatkan AS dan Israel. Kementerian Transportasi Israel juga menutup wilayah udaranya dan karena serangan tersebut meminta warganya untuk menjauhi bandara.⁵⁵ Serangkaian serangan yang terjadi memaksa sebagian besar wilayah udara Timur Tengah untuk ditutup, dengan dampak yang terasa di seluruh dunia. Setidaknya ada delapan negara menyatakan wilayah udaranya ditutup yaitu, Iran, Israel, Irak, Yordania, Qatar, Bahrain, Kuwait, dan Uni Emirat Arab.⁵⁶ Keadaan tersebut menyebabkan kerugian pada aktivitas penerbangan sipil, baik kerugian yang dialami maskapai maupun bagi penumpang yang terjebak dan menghadapi penundaan bahkan pembatalan penerbangan.⁵⁷ Tindakan dalam pemberitahuan terhadap publik ini dapat dikatakan upaya yang tepat untuk memastikan keamanan penerbangan sipil. Pengendalian ruang udara oleh negara yang sedang terjadi konflik bersenjata dengan menutup ruang udara dan memberikan larangan terbang bertujuan untuk mengurangi resiko yang tidak diinginkan.

Pasal 37 Konvensi Chicago 1944 memberikan kewenangan kepada *International Civil Aviation Organization* (ICAO) untuk menetapkan *Standards and Recommended Practices* (SARPs) yang dimuat dalam 19 Annex. ICAO kemudian memberikan definisi bahwa *standards* merupakan ketentuan yang wajib diterapkan secara seragam oleh negara anggota demi menjamin keselamatan

⁵² Agnieszka FORTOŃSKA, "Legal Aspect Regarding Liability For Shooting Down An Aircraft", *Journal of KONBiN*, 2021, hlm. 40.

⁵³ Mehrnoush Emamiamin, "Legal Analysis Of State Responsibility In Civilian Aircraft Accidents: Downing Of Ukrainian International Airline Flight PS752", *Tesis*, University of Saskatchewan, 2024, hlm. 34.

⁵⁴ Jinyuan Su, "Is the Establishment of Air Defence Identification Zones Outside National Airspace in Accordance with International Law?", *The European Journal of International Law*, 2021, hlm. 1322.

⁵⁵ Akshita Singh, "West Asia airspace closures disrupt travel as US, Israel strike Iran", *BusinessStandard*, https://www.business-standard.com/world-news/west-asia-airspace-closures-disrupt-travel-as-us-israel-strike-iran-126022800579_1.html, diakses pada 10 Mei 2026.

⁵⁶ "Airspace closed, airlines halt flights as US, Israel attack, Iran responds", *Aljazeera*, <https://www.aljazeera.com/news/2026/2/28/airspace-closed-airlines-halt-flights-as-us-israel-attack-iran-responds>, diakses pada 10 Mei 2026.

⁵⁷ "U.S.-Israel attack on Iran leaves hundreds of thousands of travelers stranded by flight disruptions", *PBS News*, <https://www.pbs.org/newshour/world/u-s-israel-attack-on-iran-leaves-hundreds-of-thousands-of-travelers-stranded-by-flight-disruptions>, diakses pada 10 Mei 2026.

dan keteraturan penerbangan internasional. Jika suatu negara tidak dapat mematuhi standar tersebut, maka wajib melaporkannya kepada ICAO. Sementara itu, *Recommended Practices* adalah ketentuan yang penerapannya dianjurkan untuk meningkatkan keselamatan, keteraturan, dan efisiensi penerbangan, meskipun tidak bersifat mengikat secara mutlak.⁵⁸ Tindakan Rusia yang tetap membuka atau tidak mengelola ruang udara secara aman di wilayah konflik hingga menyebabkan terjadinya penembakan terhadap pesawat sipil Azerbaijan Airlines, maka dipandang sebagai pelanggaran penerapan SARPs.

ICAO melalui Annex 13 menyediakan kerangka hukum internasional yang mengatur investigasi kecelakaan dan insiden penerbangan sipil. Sebagai bagian dari Konvensi Chicago 1944, Annex 13 menegaskan bahwa tujuan utama investigasi bukanlah untuk menentukan kesalahan atau tanggung jawab hukum, melainkan untuk mencegah terulangnya kejadian serupa di masa depan. Dalam hal ini, Annex 13 juga mengatur peran berbagai negara yang terlibat, seperti negara tempat kejadian (*State of Occurrence*), negara registrasi pesawat, negara operator, serta negara perancang dan produsen pesawat, yang masing-masing memiliki hak untuk berpartisipasi melalui penunjukan perwakilan terakreditasi.⁵⁹ Pengaturan tersebut bertujuan untuk menjamin proses investigasi dilakukan secara objektif, transparan dan berdasarkan kerja sama internasional guna memperoleh penyebab kecelakaan secara akurat.

Annex 13 menetapkan tahapan investigasi secara sistematis, mulai dari pemberitahuan awal, pengumpulan data dan bukti, analisis teknis, hingga penyusunan laporan akhir. Proses ini dipimpin oleh *Investigator-in-Charge* yang memiliki kewenangan penuh dalam mengakses bukti dan mengarahkan jalannya investigasi. Selain itu, pedoman teknis seperti *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756)* memberikan standar operasional yang rinci guna menjamin kualitas dan objektivitas penyelidikan. Annex 13 juga menekankan pentingnya sistem pelaporan insiden, baik yang bersifat wajib maupun sukarela, sebagai bagian dari pembangunan budaya keselamatan (*safety culture*) yang non-punitif, serta melindungi informasi keselamatan dari penyalahgunaan hukum.⁶⁰

Pelaksanaan Annex 13 digunakan sebagai alat investigasi penembakan pesawat Azerbaijan Airlines, maka investigasi dilakukan secara independen, transparan, dan berorientasi pada keselamatan penerbangan. Meskipun indikasi awal menunjukkan keterlibatan sistem pertahanan udara Rusia dalam insiden tersebut, mekanisme investigasi berdasarkan Annex 13 tetap berfokus pada pengungkapan fakta teknis dan operasional yang menyebabkan kecelakaan. Dengan demikian, hasil investigasi tidak hanya berfungsi sebagai dasar peningkatan standar keselamatan global, tetapi juga dapat menjadi rujukan penting dalam menentukan implikasi hukum, termasuk kemungkinan tanggung jawab negara berdasarkan prinsip hukum internasional.

Investigasi yang dijalankan berdasarkan Annex 13 ICAO dengan mengundang semua Negara yang terkena dampak. Para penyelidik diamanatkan untuk mengidentifikasi semua informasi yang relevan tentang kecelakaan tersebut, dan untuk melaporkan fakta-fakta serta faktor-faktor terkait keselamatan atau keamanan yang mungkin menyebabkan, atau berkontribusi pada, tragedi ini.⁶¹

Annex 13 ICAO mensyaratkan laporan pendahuluan dibuat dalam waktu 30 hari setelah kecelakaan, dan laporan akhir menyusul dalam waktu 12 bulan. ICAO menunjuk seorang *Accredited Observer* untuk ikut mengawasi jalannya investigasi internasional tersebut. Kazakhstan berperan sebagai *State of Occurrence* karena kecelakaan terjadi di wilayah Kazakhstan, tepatnya di dekat

⁵⁸ Paul Stephen Dempsey, *Op.cit*, hlm. 33.

⁵⁹ ICAO, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, Thirteenth Edition, July 2024

⁶⁰ *Ibid*.

⁶¹ ICAO, "Azerbaijan Airlines Flight 8243 accident investigation: ICAO extends condolences and pledges full support", <https://www.icao.int/news/azerbaijan-airlines-flight-8243-accident-investigation-icao-extends-condolences-and-pledges>, diakses pada 10 Mei 2026.

Aktau. Pemerintah Kazakhstan melalui Ministry of Transport membentuk Komisi Investigasi Kecelakaan Penerbangan dan memulai investigasi sejak 26 Desember 2024. Kazakhstan juga bertanggung jawab mengamankan lokasi kecelakaan, melakukan evakuasi penumpang, pemadaman kebakaran, serta pengamanan puing pesawat. Azerbaijan berperan sebagai *State of Registry* dan *State of the Operator* karena pesawat terdaftar dan dioperasikan oleh Azerbaijan Airlines. Azerbaijan menunjuk *Accredited Representatives* dan penasihat untuk ikut dalam investigasi. Brazil melalui CENIPA ikut terlibat sebagai *State of Design* dan *State of Manufacture* karena pesawat yang digunakan adalah Embraer ERJ 190-100 IGW buatan Embraer S.A. Sementara itu, Russia terlibat melalui *Interstate Aviation Committee* (IAC/MAK) karena kecelakaan berkaitan dengan wilayah udara dan pelayanan navigasi Rusia, serta terdapat warga negara Rusia di antara korban.⁶²

Tahapan investigasi dimulai dari pemberitahuan kecelakaan kepada otoritas investigasi Kazakhstan pada 25 Desember 2024 pukul 06.28 UTC. Selanjutnya dibentuk Komisi Investigasi berdasarkan keputusan Menteri Transportasi Kazakhstan. Investigasi kemudian mencakup pengumpulan data penerbangan, pemeriksaan *Cockpit Voice Recorder* (CVR) dan *Flight Data Recorder* (FDR), analisis komunikasi ATC, identifikasi kerusakan pesawat, hingga penyusunan *Preliminary Report*. Laporan tersebut masih bersifat sementara dan akan dilengkapi dalam *Final Report* setelah seluruh analisis selesai dilakukan.⁶³

Berdasarkan fakta-fakta yang ditemukan, pesawat Azerbaijan Airlines J2-8243 melakukan penerbangan reguler dari Baku menuju Grozny menggunakan pesawat Embraer 190 dengan total 67 orang di dalam pesawat, terdiri atas 5 awak dan 62 penumpang. Setelah dua kali gagal mendarat di Bandara Grozny akibat kondisi tertentu, awak pesawat memutuskan kembali ke Baku. Namun pada pukul 05.13 UTC, pesawat kehilangan sistem kendali utama penerbangan. Laporan investigasi juga menemukan kerusakan berupa lubang tembus dan tidak tembus pada bagian ekor pesawat, stabilizer, sayap kiri, mesin kiri, dan beberapa komponen lain. Beberapa kerusakan bahkan berbentuk persegi panjang secara teratur. Pesawat akhirnya jatuh sekitar 5 km dari landasan Bandara Aktau pada 06.27 UTC dan terbakar setelah benturan.⁶⁴

Berdasarkan keseluruhan analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan kedaulatan Rusia atas ruang udara dalam kasus ini telah melanggar kewajiban yang ditetapkan oleh hukum internasional. Meskipun Rusia memiliki hak untuk melindungi wilayah udaranya dari ancaman, termasuk serangan drone Ukraina, hak tersebut tidak mencakup penggunaan kekuatan terhadap pesawat sipil tanpa dasar yang sah. Selain itu, kegagalan dalam menutup wilayah udara, memberikan peringatan, serta memastikan keselamatan penerbangan sipil menunjukkan adanya pelanggaran terhadap kewajiban internasional.

Dalam hukum internasional, pelanggaran tersebut menimbulkan tanggung jawab negara sebagaimana diatur dalam *Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* (ARSIWA). Setiap tindakan negara yang melanggar kewajiban internasionalnya merupakan perbuatan melawan hukum internasional yang menimbulkan kewajiban untuk memberikan reparasi. Oleh karena itu, Rusia dapat dimintai pertanggungjawaban atas insiden tersebut, baik dalam bentuk kompensasi kepada korban maupun langkah-langkah lain untuk memulihkan kerugian yang timbul.

Dengan demikian, dapat ditegaskan bahwa kedaulatan negara atas ruang udara bukanlah kewenangan yang tidak terbatas. Dalam situasi konflik bersenjata sekalipun, negara tetap terikat oleh kewajiban untuk melindungi penerbangan sipil dan mematuhi hukum internasional. Pelanggaran terhadap batas-batas tersebut tidak hanya menimbulkan konsekuensi hukum, tetapi juga berpotensi merusak kepercayaan terhadap sistem penerbangan sipil internasional secara keseluruhan.

⁶² Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, *Preliminary Report on the Results of the Investigation of an Aviation Accident: Azerbaijan Airlines Flight J2-8243*, 2025.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid.

B. Mekanisme Ganti Rugi Yang Seharusnya Dilakukan Rusia Atas Insiden Penembakan Pesawat Sipil Azerbaijan Airlines

Pada tahun 1948 Majelis Umum PBB membentuk *International Law Commission* (ILC) sebagai perwujudan dalam mencapai mandat piagam PBB “*encouraging the progressive development of international law and its codification*”.⁶⁵ Pada 31 Mei 2001, ILC mengadopsi *Articles on the Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* (ARSIWA), yang terdiri atas 59 pasal.⁶⁶ Lalu lahirlah prinsip tanggung jawab negara melalui doktrin kedaulatan dan kesetaraan negara. Apabila suatu negara melakukan perbuatan melawan hukum internasional terhadap negara lain, maka timbul prinsip tanggung jawab negara diantara kedua negara.⁶⁷ Prinsip ini merupakan dasar dalam menentukan mekanisme ganti rugi atas insiden penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines yang diduga melibatkan Rusia.

Dalam Pasal 1 ARSIWA ditegaskan bahwa setiap perbuatan negara yang melanggar kewajiban internasional merupakan perbuatan melawan hukum internasional yang menimbulkan tanggung jawab negara. Selanjutnya Pasal 2 ARSIWA menyatakan bahwa suatu perbuatan dianggap sebagai perbuatan melanggar hukum internasional oleh negara apabila tindakan atau kelalaian tersebut dapat diatribusikan kepada negara menurut hukum internasional dan sekaligus merupakan pelanggaran terhadap kewajiban internasional negara tersebut. Maka prinsip ini mengutamakan ketentuan hukum internasional tanpa bergantung pada ketentuan hukum nasional suatu negara. Prinsip ini telah ditegaskan dalam beberapa putusan pengadilan.⁶⁸

Pengelompokkan tanggung jawab pada hukum nasional biasanya terbagi dalam beberapa kategori seperti pidana, kontrak, dan perbuatan melawan hukum. Hal sangatlah berbeda dengan tanggung jawab dalam hukum internasional. Tanggung jawab negara yang dimaksud mengarah kepada kewajiban untuk memberikan reparasi ketika suatu negara tidak melaksanakan kewajiban internasionalnya.⁶⁹ Dalam mengaitkan pelanggaran kewajiban internasional kepada suatu negara, tidak selalu tindakan yang dilakukan langsung oleh aparat negara. Suatu negara tetap dapat dimintai tanggung jawab atas akibat yang timbul dari suatu peristiwa, meskipun tindakan awalnya bukan dilakukan olehnya secara langsung.⁷⁰

Menurut James Crawford, kedudukan individu bukanlah faktor utama dalam menentukan tanggung jawab negara. Yang lebih menentukan adalah apakah tindakan yang menimbulkan kerugian tersebut dapat dihubungkan secara langsung dengan negara sebagai suatu kesatuan, bukan hanya sebagai perbuatan pribadi individu.⁷¹ Oleh karena itu, tindakan aparat militer atau organ negara yang dilakukan dalam menjalankan fungsi resmi tetap dapat menimbulkan tanggung jawab internasional bagi negara yang bersangkutan.

Peristiwa Corfu Channel yang terjadi antara Inggris dengan Albania terkait ledakan ranjau yang merusak dua kapal milik Inggris dan menewaskan serta melukai puluhan awak di perairan Albania. Setelah terbukti bahwa yang memasang ranjau tersebut merupakan kapal perang Yugoslavia namun pihak Mahkamah Internasional tetap menyatakan Albania bertanggung jawab karena gagal menjalankan kewajibannya untuk mengawasi wilayah perairannya dan tidak memberikan peringatan kepada kapal-kapal yang melintas. Kelalaian ini dianggap sebagai pelanggaran hukum internasional, karena Albania seharusnya mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah bahaya di

⁶⁵ James Crawford, *The International Law Commission's Articles On The State Responsibility Introduction, Text and Commentaries*, Cambridge University Press, Cambridge, 2002, hlm. 1

⁶⁶ James Crawford, *State Responsibility: The General Part*, *Op.cit*, hlm. 41.

⁶⁷ Malcolm Shaw, “*International Law Ninth Edition*”, Cambridge University Press, Cambridge, 2021, hlm.1771.

⁶⁸ *Ibid*, hlm. 1775.

⁶⁹ Omid Jahanbozorgi, “What Would the ICJ Award? The Legal Determination of Compensation in the UIA Flight PS752 Case”, *Tesis*, University College Tilburg, 2025, hlm. 8.

⁷⁰ *Ibid*, hlm. 11.

⁷¹ James Crawford, “*Brownlie's Principles of Public International Law*”, Oxford University Press, 2012, hlm. 543.

wilayahnya.⁷² Berkaitan dengan insiden penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines yang dilakukan oleh Rusia, walaupun klaim yang dilayangkan yakni perbuatan ketidaksengajaan maka dapat dikualifikasikan sebagai pelanggaran. Pihak Rusia juga tidak melakukan pemberitahuan kepada publik jika wilayah udaranya sedang dalam kegiatan militer.⁷³ Peristiwa ini menimbulkan konsekuensi yang mana Rusia seharusnya melakukan pemulihan (*reparation*).

Lebih lanjut, Pasal 31 ARSIWA menegaskan bahwa “*The responsible State is under an obligation to make full reparation for the injury caused by the internationally wrongful act. Injury includes any damage, whether material or moral, caused by the internationally wrongful act of a State.*” (negara yang bertanggung jawab wajib memberikan reparasi penuh atas kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatan melanggar hukum internasional. Kerugian tersebut mencakup baik kerugian materiil maupun immateriil.) Selanjutnya, Pasal 34 ARSIWA menyatakan bahwa “*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*” (reparasi penuh dapat diwujudkan dalam bentuk restitusi, kompensasi, atau kepuasan (*satisfaction*), baik secara terpisah maupun dikombinasikan.)

Restitusi merupakan kewajiban negara yang melanggar hukum internasional untuk memulihkan keadaan kembali seperti semula sebelum pelanggaran terjadi, selama hal itu tidak mustahil secara materiil dan tidak menimbulkan beban yang tidak seimbang.⁷⁴ Konsep restitusi pertama kali diperkenalkan melalui perkara *Factory at Chorzów Case*, yang menegaskan kewajiban negara pelaku pelanggaran internasional untuk mengembalikan keadaan ke kondisi semula sebelum terjadinya tindakan melawan hukum tersebut. Dalam komentarnya terhadap ARSIWA, ILC menjelaskan bahwa restitusi bertujuan memulihkan *status quo ante*, yaitu keadaan yang ada sebelum pelanggaran terjadi. Restitusi tidak dimaksudkan untuk menciptakan kondisi hipotetis seolah-olah pelanggaran tersebut tidak pernah dilakukan, karena hal demikian dapat menimbulkan irisan dengan mekanisme reparasi lain berupa kompensasi.⁷⁵

Restitusi dapat berbentuk restitusi material, misalnya pengembalian wilayah, maupun restitusi yudisial, seperti perubahan keadaan hukum melalui revisi peraturan nasional. Namun demikian, Pasal 35 ARSIWA juga membatasi penerapan restitusi apabila restitusi tersebut secara material tidak mungkin dilakukan atau menimbulkan beban yang tidak proporsional. Ketidakmungkinan material terjadi apabila objek atau wilayah yang menjadi pokok restitusi telah hilang atau musnah secara permanen, sedangkan ketidakproporsionalan merujuk pada beban yang sangat berlebihan bagi negara yang bertanggung jawab.⁷⁶ Pada era modern saat ini bentuk restitusi relatif jarang digunakan karena karakter sengketa internasional telah banyak berubah.⁷⁷ Pada kasus penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines, restitusi sulit untuk diterapkan secara penuh karena kerugian berupa kehilangan nyawa tidak dapat dipulihkan.

Pasal 36 ayat (1) ARSIWA menyatakan bahwa apabila kerugian akibat perbuatan melanggar hukum internasional tidak dapat dipulihkan melalui restitusi, maka negara yang bertanggung jawab wajib memberikan kompensasi. Sebagai contoh pada perkara *Gabčíkovo-Nagymaros Project Case*, ICJ menegaskan bahwa telah menjadi kaidah yang mapan dalam hukum internasional bahwa negara

⁷² Michael Waibel, “Corfu Channel Case”, *Oxford Public International Law*, 2013, hlm. 1-4.

⁷³ “Russian anti-aircraft system may have struck Azerbaijan Airlines plane, says US”, *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/world/2024/dec/26/russia-seeks-to-play-down-speculation-over-azerbaijan-airlines-crash>, diakses pada 1 Mei 2026.

⁷⁴ Pasal 35 *Articles on the Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001*

⁷⁵ Dominik Geier, “ARSIWA and Contemporary Issues of International Law Is it still up to the task?”, *Tesis*, University of Athens, 2025, hlm. 31.

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ Remigijus Čapas, “Whether A State Forcing An Aircraft To Land Is A Breach Of International Law?”, *Tesis*, Vytautas Magnus University, 2022, hlm. 26.

yang dirugikan berhak memperoleh kompensasi dari negara yang melakukan perbuatan melawan hukum internasional atas kerugian yang ditimbulkan. Secara umum, kompensasi sebagai bentuk reparasi memiliki sifat yang fleksibel dan adaptif sehingga dapat diterima secara luas dalam masyarakat internasional.⁷⁸ Selanjutnya, ayat (2) menegaskan bahwa kompensasi tersebut harus mencakup seluruh kerugian yang dapat dinilai secara finansial, termasuk kehilangan keuntungan yang dapat dibuktikan. Tujuan kompensasi adalah untuk menutupi kerugian ekonomi yang benar-benar terjadi, bukan untuk menghukum.⁷⁹ Dalam konteks kerugian yang timbul dari penembakan Azerbaijan Airlines, Rusia dapat dimintai untuk memberikan kompensasi kepada:

- a. Negara Azerbaijan sebagai negara asal maskapai;
- b. Maskapai Azerbaijan Airlines sebagai operator pesawat;
- c. Keluarga korban yang meninggal dunia atau mengalami kerugian.⁸⁰

Pasal 37 ARSIWA menyatakan bahwa negara yang bertanggung jawab atas perbuatan melanggar hukum wajib memberikan *satisfaction* apabila kerugian yang timbul tidak dapat dipulihkan melalui restitusi atau kompensasi. Bentuk ini berkaitan dengan pemulihan non-finansial, seperti permintaan maaf resmi, penghukuman terhadap pejabat yang bersalah, atau pengakuan formal atas sifat melanggar hukum dari suatu tindakan. Namun, bentuk *satisfaction* tersebut tidak boleh berlebihan dibandingkan dengan kerugian yang ditimbulkan dan tidak boleh merendahkan martabat negara yang bertanggung jawab.

Dalam praktiknya, penggunaan *satisfaction* telah lama diakui oleh negara-negara dan pengadilan internasional sebagai upaya pemulihan selain itu bertujuan untuk memulihkan hubungan diplomatik antar negara. Putusan deklaratif dari badan peradilan yang menyatakan adanya perbuatan melawan hukum internasional oleh suatu negara, maupun pemberian sejumlah uang yang bersifat simbolis (*pecuniary satisfaction*), termasuk dalam bentuk *satisfaction*. ILC membedakan *satisfaction* berupa pembayaran uang dengan kompensasi. Kompensasi bertujuan mengganti kerugian yang timbul akibat perbuatan melawan hukum, sedangkan *satisfaction* berkaitan dengan kerugian non-material. Kerugian non-material tersebut dapat dinilai secara finansial, tetapi hanya dalam bentuk perkiraan yang sangat abstrak dan simbolis. Selain itu, ILC juga menerima bentuk *satisfaction* berupa putusan deklaratif, khususnya untuk kerugian yang bersifat tidak berwujud (*intangible damages*).⁸¹

Dalam perkara *Rainbow Warrior Affair*, tribunal menyatakan bahwa praktik negara maupun pengadilan internasional telah lama mengakui *satisfaction* sebagai salah satu bentuk reparasi atas pelanggaran kewajiban internasional. Bentuk reparasi ini terutama digunakan untuk kerugian moral atau kerugian hukum yang secara langsung dialami oleh negara, berbeda dengan kerugian terhadap individu yang menimbulkan tanggung jawab internasional. Dengan demikian, *satisfaction* dipandang sebagai bentuk reparasi yang tepat untuk memulihkan kerugian moral.⁸²

Pasca peristiwa penembakan Azerbaijan Airlines, Presiden Ilham Aliyev mendesak Rusia untuk bertanggung jawab atas kecelakaan pesawat Azerbaijan Airlines J28243 serta memberikan kompensasi kepada negara Azerbaijan, korban, dan awak pesawat. Sementara itu, Presiden Vladimir Putin pada 28 Desember 2024 menyampaikan permintaan maaf dan menyebut peristiwa tersebut sebagai insiden tragis, namun tidak secara eksplisit mengakui tanggung jawab Rusia. Permintaan maaf ini muncul di tengah tuduhan bahwa pesawat jenis Embraer E190 tersebut ditembak oleh

⁷⁸ Deividas Užkurys, "Whether Punitive Damages Exist In Public International Law?", Tesis, Vytautas Magnus University, 2017. hlm. 10.

⁷⁹ Malcolm Shaw, *Op.cit*, hlm. 1803.

⁸⁰ Pasal 42 *Articles on the Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001*.

⁸¹ Anita Grigoryan. "Moral Damages in Investment Arbitration", *Jean Monnet Papers*, 2023, hlm.22.

⁸² *Ibid*.

sistem pertahanan udara Rusia yang sedang merespons serangan drone Ukraina di sekitar Grozny.⁸³ Pada 9 Oktober 2025 Presiden Rusia Vladimir Putin akhirnya mengakui bahwa sistem pertahanan udara Rusia bertanggung jawab atas jatuhnya pesawat penumpang Azerbaijan pada Desember 2024 yang menewaskan 38 orang. Pernyataan ini disampaikan dalam pertemuannya dengan Presiden Azerbaijan Ilham Aliyev di Dushanbe, Tajikistan, di mana Putin juga berjanji akan memberikan kompensasi kepada para korban.⁸⁴

Dalam konteks hukum udara internasional, tanggung jawab negara juga dapat dikaitkan dengan kewajiban untuk melindungi keselamatan penerbangan sipil. Sebagaimana ditegaskan dalam kerangka *International Civil Aviation Organization*, negara memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa wilayah udaranya aman bagi penerbangan sipil.⁸⁵ Kewajiban tersebut mencakup penyediaan informasi bahaya penerbangan, pengelolaan ruang udara yang aman, serta pencegahan tindakan yang dapat mengancam keselamatan pesawat sipil internasional.

Dalam penerbangan sipil, ICAO memiliki peran penting dalam menjaga stabilitas dan kerja sama antarnegara, sebagaimana tercermin dalam Pembukaan Konvensi Chicago 1944 yang menekankan pentingnya menghindari konflik demi perdamaian dunia. Selain itu, mekanisme penyelesaian sengketa juga menjadi bagian penting dalam proses ganti rugi.⁸⁶ Dalam pelaksanaan penyelesaian sengketa, Dewan ICAO memiliki peran penting, baik secara tidak langsung melalui mekanisme pelaporan pelanggaran dan ketidakpatuhan negara anggota, maupun secara langsung melalui kewenangannya untuk memutus sengketa yang berkaitan dengan interpretasi dan penerapan Konvensi beserta Annex-nya. Sistem pelaporan ini pada praktiknya berfungsi sebagai bentuk “sanksi tidak langsung”, misalnya melalui publikasi hasil audit keselamatan terhadap negara yang tidak mematuhi *Standards and Recommended Practices* (SARPs).⁸⁷

Apabila suatu perselisihan tidak dapat diselesaikan melalui negosiasi, maka salah satu pihak dapat mengajukannya kepada Dewan untuk diputus. Keputusan Dewan tersebut dapat diajukan banding ke ICJ, yang memiliki yurisdiksi wajib dalam hal ini.⁸⁸ Meskipun demikian, karena Dewan ICAO terdiri dari perwakilan negara-negara yang juga menjalankan fungsi politik, yang proses pengambilan keputusannya berpotensi dipengaruhi oleh kepentingan politik.⁸⁹ Untuk menjaga objektivitas, Dewan sering melibatkan para ahli independen dalam menilai dan memutus sengketa yang muncul di antara negara anggota. Mekanisme ini memberikan jalur hukum bagi Azerbaijan untuk menuntut pertanggungjawaban Rusia secara internasional.

Dalam praktik internasional, terdapat beberapa preseden yang dapat dijadikan rujukan, seperti kasus penembakan pesawat sipil Iran Air Flight 655 oleh Amerika Serikat dan penembakan Malaysia Airlines MH17 oleh Rusia.⁹⁰ Dalam kasus-kasus tersebut, negara yang bertanggung jawab pada akhirnya memberikan kompensasi kepada korban, meskipun dalam beberapa kasus tidak selalu disertai pengakuan kesalahan secara eksplisit. Preseden ini menunjukkan bahwa mekanisme

⁸³ Vyte Klisauskaite, “Azerbaijan Airlines Crash: Investigators Begin Analyzing Black Boxes In Brazil”, *Simple Flying*, <https://simpleflying.com/azerbaijan-airlines-crash-investigators-analyze-black-boxes/>, diakses pada 1 Mei 2026.

⁸⁴ Gavin Blackburn, “Putin admits Russian air defences downed Azerbaijan Airlines plane in 2024 that killed 38”, *Euronews*, <https://www.euronews.com/2025/10/09/putin-admits-russian-air-defences-downed-azerbaijan-airlines-plane-in-2024-that-killed-38>, diakses pada 2 Mei 2026.

⁸⁵ Dhani Putra Maulana et.al, “Implementasi ICAO Annex 13 dalam Investigasi Kecelakaan dan Insiden Pesawat Udara”, *SKY EAST: Education of Aviation Science and Technology*, 2025, hlm.284.

⁸⁶ Khalid Alshamsi dan Attila Sipos, “The Legal Concerns Of The Settlement Disputes By The Council On The International Civil Aviation Organization”, *Access to Justice in Eastern Europe*, 2024, hlm. 440.

⁸⁷ *Ibid*, hlm.442.

⁸⁸ Cecily Rose, “Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar)”, *American Journal of International Law*, 2021, hlm. 302.

⁸⁹ Dmitry V. IVANOV dan Vladislav G. DONAKANIAN, *Op.cit*, hlm. 43.

⁹⁰ Lachezar Yanev, *Op.cit*, hlm. 164.

kompensasi merupakan solusi yang umum digunakan dalam menyelesaikan sengketa terkait penembakan pesawat sipil.⁹¹

Pelaksanaan ganti rugi dalam praktik tidak selalu berjalan mudah. Faktor politik sering kali mempengaruhi proses penyelesaian, termasuk dalam hal pengakuan tanggung jawab dan besaran kompensasi. Oleh karena itu, dalam kasus Rusia dan Azerbaijan Airlines, kemungkinan besar mekanisme penyelesaian akan melibatkan negosiasi diplomatik selain jalur hukum formal.

Berdasarkan analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa mekanisme ganti rugi Rusia atas insiden penembakan pesawat Azerbaijan Airlines didasarkan pada prinsip tanggung jawab negara dalam hukum internasional. Rusia telah mengakui bahwa penembakan pesawat Azerbaijan Airlines Flight 8243 disebabkan oleh pertahanan udaranya dan telah mencapai penyelesaian dengan Azerbaijan yang mencakup pemberian kompensasi. Namun, hingga saat ini belum terdapat informasi resmi yang mengonfirmasi bahwa pembayaran kompensasi negara tersebut telah direalisasikan secara penuh, sehingga pelaksanaan kewajiban reparasi masih belum dapat dinyatakan selesai. Mekanisme ini dapat ditempuh melalui jalur diplomatik maupun melalui lembaga internasional seperti ICAO dan Mahkamah Internasional.

Dengan demikian, ganti rugi tidak hanya berfungsi sebagai bentuk pemulihan terhadap kerugian yang ditimbulkan, tetapi juga sebagai sarana untuk menegakkan hukum internasional dan menjaga kepercayaan terhadap sistem penerbangan sipil internasional.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan kedaulatan udara oleh Rusia menunjukkan telah melanggar kewajiban yang ditentukan dalam Konvensi Chicago 1944. Terlihat pada penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines oleh sistem pertahanan udara Rusia. Rusia dinilai gagal dalam menjalankan kewajibannya untuk mengendalikan ruang udaranya, karena membahayakan penerbangan sipil termasuk mencegah terjadinya salah sasaran. Kegagalan tersebut juga mengindikasikan adanya kelemahan dalam sistem manajemen ruang udara (*airspace management*) yang mencakup kegagalan dalam menutup wilayah udara, memberikan peringatan, serta memastikan keselamatan penerbangan sipil menunjukkan adanya pelanggaran terhadap kewajiban internasional.
2. Mekanisme ganti rugi yang seharusnya dilakukan Rusia atas insiden penembakan pesawat sipil Azerbaijan Airlines harus sesuai dengan ketentuan *full reparation* sebagaimana diatur dalam ARSIWA, yaitu restitusi, kompensasi, dan *satisfaction*. Rusia pada awalnya hanya menyampaikan permintaan maaf tanpa mengakui tanggung jawab secara eksplisit, namun pada 9 Oktober 2025 kemudian mengakui kesalahan dan menyatakan kesediaannya untuk memberikan kompensasi atas kerugian materiil dan immateriil kepada korban serta keluarga korban. Rusia berkewajiban meningkatkan kepatuhan terhadap SARPs ICAO guna menjamin keselamatan penerbangan sipil, serta apabila penyelesaian diplomatik tidak tercapai, sengketa dapat diselesaikan melalui Dewan ICAO berdasarkan Pasal 84 Konvensi Chicago 1944 maupun melalui Mahkamah Internasional.

Saran

1. Pemerintahan Rusia perlu mengoptimalkan kepatuhan Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 dengan memastikan keselamatan penerbangan sipil internasional terhindar dari penggunaan kekuatan bersenjata, dimana wilayah udara Rusia rawan terjadi konflik bersenjata. Selain itu, diperlukan evaluasi terhadap prosedur identifikasi dan intersepsi pesawat sipil agar insiden serupa tidak terulang kembali.
2. Negara-negara pihak Konvensi Chicago 1944 perlu meningkatkan kerja sama internasional dalam pertukaran informasi seperti penutupan wilayah udara, baik karena dampak alam maupun karena resiko

⁹¹ Ramesh Thakur, "The Tale of Two Airlines, Iranian Air IR655 and Malaysian Air MH17, and Double Standards", Toda Peace Institute, <https://toda.org/global-outlooks/the-tale-of-two-airlines-iranian-air-ir655-and-malaysian-air-mh17-and-double-standards/>, diakses pada, 20 Mei 2026.

lain terkait kegiatan militer untuk mencegah pesawat sipil melintasi wilayah yang berpotensi menimbulkan ancaman keamanan dan keselamatan. Selain itu, negara-negara pihak perlu memastikan bahwa maskapai penerbangan yang berada di bawah yurisdiksinya menerapkan mekanisme penilaian risiko penerbangan secara efektif sebelum mengoperasikan penerbangan yang melintasi wilayah berisiko tinggi.

3. ICAO perlu memperkuat mekanisme pengawasan terhadap implementasi Konvensi Chicago 1944 beserta Annex-nya, khususnya yang berkaitan dengan perlindungan penerbangan sipil dalam situasi konflik bersenjata. Selain itu, ICAO perlu meningkatkan efektivitas implementasi Annex 13 melalui penguatan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan independensi investigasi kecelakaan penerbangan, serta mendorong pembentukan standar internasional yang lebih tegas terkait perlindungan pesawat sipil dari ancaman sistem pertahanan udara negara.
4. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkaji secara lebih mendalam hubungan antara prinsip kedaulatan negara atas ruang udara dan kewajiban perlindungan penerbangan sipil internasional dalam situasi konflik bersenjata, khususnya setelah berkembangnya ancaman terhadap keselamatan penerbangan sipil akibat penggunaan sistem pertahanan udara modern.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abeyratne, Ruwantissa. 2014. "Convention on International Civil Aviation A Commentary". Cham: Springer.
- Bartsch, Ronald I.C. 2025. "International Aviation Law A Practical Guide (Third Edition)". New York: Informa Law from Routledge.
- Cheng, Chia Jui. 2018. *Studies in International Air Law : selected works of Bin Cheng*. Leiden: Brill Nijhoff.
- Connel, D.P.O. 1956. "The Law of State Succession". Cambridge University Press. United Kingdom.
- Cooper, John Cobb. 1947. *The Right To Fly*. USA: Henry Holt and Company.
- Crawford, James. 2002. *The International Law Commission's Articles On The State Responsibility Introduction, Text and Commentaries*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Crawford, James. 2012. "Brownlie's Principles of Public International Law". London: Oxford University Press.
- Crawford, James. 2013. *State Responsibility: The General Part*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dempsey, Paul Stephen. 2017. "Routledge Handbook of Public Aviation Law". Abingdon: Routledge.
- Diantha, I Made P. 2016. *Metodologi Penelitian Hukum Normatif: Dalam Justifikasi Teori Hukum*. Jakarta: Prenamedia Group.
- Havel, Brian F. dan Gabriel S. Sanchez. 2014. "The Principles and Practice of International Aviation Law". New York: Cambridge University Press.
- Hodgkinson, David. 2018. *Aviation Law and Drones: Unmanned Aircraft and The Future of Aviation*. New York: Routledge.
- Kobierecki, Michał M. 2025 "Interstate Conflicts and the International Civil Aviation Organization". Routledge. London.
- Kusumaningrum, Adi. 2019. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Malang: Universitas Brawijaya Press.
- Mackenzie, David. 2010. *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*. Toronto: University of Toronto Press.
- Marthin, Elizabeth A. & Jonathan Law. 2006. *A Dictionary of Law*. Oxford: Oxford University Press.
- Mendes de Leon, Pablo. 2019. "Behind and Beyond the Chicago Convention The Evolution of Aerial Sovereignty". Netherlands: Wolters Kluwer.
- Milde, Michael. 2016. *International Air Law and ICAO (3rd ed.)*. The Netherlands: Eleven International Publishing.
- Oduntan, Gbenga. 2012. "Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space Legal Criteria for Spatial Delimitation". London: Routledge.
- Ozgur, Nilgun. 2023. "Global Governance of Civil Aviation Safety". Routledge. London.
- Schuite, Annemarie. 2023. "Aircraft Accident Investigation." Dalam *Elgar Concise Encyclopedias of Aviation Law*, oleh Pablo Mendes De Leon Anna Masutti, 56. The Lypiatts: Edward Elgar Publishing Limited.

- Scott, Benjamyn I & Andrea Trimarchi. 2020. *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*. Abingdon: Routledge.
- Sefriani. 2016. *Hukum Internasional Suatu Pengantar* (edisi kedua). Jakarta: Rajawali Pers.
- Shaw, Malcolm. 1991. *International Law*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Shaw, Malcolm. 2021. "International Law Ninth Edition". Cambridge: Cambridge University Press.
- Soekanto, Soerjono & Sri Mamudji. 2010. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Solikin, Nur. 2021. *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*. Pasuruan: Penerbit Qiara Media.
- Vernizzi, Simone. 2023. "The Aircraft". dalam Maria Piera Rizzo dan Federico Franchina (editor) *Drones in the Digital European Sky*. Springer. Cham.
- Wallace, Rebecca & Anne Holliday. 2010. *Nutshells International Law* (2nd edition). London: Thomson Reuters.
- Wassenbergh, H.A. 1957. "Post-War International Civil Aviation Policy And The Law Of The Air". The Hague: Martinus Nijhoff.
- Weber, Ludwig. 1989. "Chicago Convention", dalam Rudolf Dolzer, et.al, (editor), "Encyclopedia Of Public International Law". Amsterdam: Elsevier Science Publisher B.V, Amsterdam.
- Weber, Ludwig. 2007. *International Civil Aviation Organization An Introduction*. The Netherlands: Kluwer Law International.
- Widarto, Bambang. 2015. *Tinjauan Hukum Udara: Sebagai Pengantar* Jakarta: Pusat Studi Hukum Militer,
- JURNAL/SKRIPSI/KAMUS**
- Abeyratne, Ruwantissa. "Rules of the Air and Rules of the Sea A Study in Semantics". *Journal of International Law and Trade Policy*. 2023.
- Abu, Supri. et. al. "Perlindungan Hukum Perdata Dalam Penanganan Penembakan Pesawat Sipil: Studi Kasus dan Implikasi Hukum." *Lex Laguens: Jurnal Kajian Hukum dan Keadilan*. Vol.3 No.1. 2025.
- Alshamsi, Khalid & Attila Sipos. "The Legal Concerns Of The Settlement Disputes By The Council On The International Civil Aviation Organization". *Access to Justice in Eastern Europe*. 2024.
- Čapas, Remigijus. "Whether A State Forcing An Aircraft To Land Is A Breach Of International Law?". Tesis. Vytautas Magnus University. 2022.
- Ciptantri, Sri Bayu. "Pertanggungjawaban Negara Uni Soviet atas Penembakan Pesawat Korea Airlines Ditinjau dari Perspektif Hukum Udara Internasional", *Journal Komunitas Yustisia Universitas Pendidikan Ganesha*. 2018.
- Dadhich, Nityesh. "Attack on a Civilian Aircraft by a State: Imposing Obligations for Wrongful Actions." *Amherst College Law Review*. Issue VI. 2021. hlm. 7.
- De Silva, Kapila. "Struggle for Sovereignty in the Air Space: An Analysis of Regulatory Developments and Current Challenges in Establishing Air Sovereignty." *KDU Law Journal*. Volume 03 Issue I March. 2023.
- Emamiamin, Mehrnoush. "Legal Analysis Of State Responsibility In Civilian Aircraft Accidents: Downing Of Ukrainian International Airline Flight PS752". Tesis. University of Saskatchewan. 2024.
- Fife, Stephen T. Fife & Jacob D. Gossner. "Deductive Qualitative Analysis: Evaluating, Expanding, and Refining Theory." *International Journal of Qualitative Methods*. 2024.
- FORTOŃSKA, Agnieszka. "Legal Aspect Regarding Liability For Shooting Down An Aircraft". *Journal of KONBiN*. 2021.
- Geier, Dominik . "ARSIWA and Contemporary Issues of International Law Is it still up to the task?", Tesis, University of Athens. 2025.
- Grigoryan, Anita. "Moral Damages in Investment Arbitration". *Jean Monnet Papers*. 2023.
- Halawa, Jupri Yanus. "Indonesian Airspace Sovereignty After the Jakarta and Singapore Flight Information Region Adjustment From the Perspective of International Law". *Jurnal Ilmu Hukum Prima*. 2025.
- Hanafi, Irma Halimah. "Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran." *BALOBELaw Journal* . 2021.
- Hasan, Mahmudul & Md Syful Islam. "Reparation of Civil Aerial Accidents Under International Air Law: A Case Study of the 2020 Ukrainian Plane Incident in Iran". *Erzincan Law Review*. Vol.28 No.1. 2024.
- Hasibuan, Nabila Indriana. "Tanggung Jawab Iran terhadap Penembakan Pesawat Sipil Ukraina Ditinjau dari Hukum Udara Internasional." *Uti Possidetis: Journal of International Law*. 2020.
- Hofbauer, Jane A & Philipp Janig. "State Responsibility". *Elgar Encyclopedia of Human Rights*. 2022. hlm.

- Huttunen, Mikko T. "The right of the overflowed state to divert or intercept civil aircraft under a bomb threat: an analysis with regard to Ryanair flight 4978". *Journal of Transportation Security*. 2021.
- IVANOV, Dmitry V. & Vladislav G. DONAKANIAN. "The ICAO Council As A Disputes Settlement Body: Theoretical And Practical Issues". *Moskow Journal International Law*. 2022.
- Jahanbozorgi, Omid . "What Would the ICJ Award? The Legal Determination of Compensation in the UIA Flight PS752 Case". Tesis. University College Tilburg. 2025.
- Kazemi, Hamid. "Aviation Safety International Standards in the Framework of National Air Law." *International Journal of Reliability Risk & Safety Theory and Application* . 2022.
- Lahiking, Syaiful Ihsan. "Perlindungan Hukum Terhadap Pesawat Udara Komersil Yang Melintasi Wilayah Konflik Bersenjata Dari Penembakan." *LEX PRIVATUM* 13, no. 4. 2024
- Markiewicz, Telesfor Marek . "Methodology for the performance evaluation of airspace use by military aviation". *Safety & Defense*. 2022.
- Maulana, Dhani Putra et.al. "Implementasi ICAO Annex 13 dalam Investigasi Kecelakaan dan Insiden Pesawat Udara". *SKY EAST: Education of Aviation Science and Technology*. 2025.
- Nadia, Faidah. "Analisis Hukum Udara Internasional Terhadap Ganti Kerugian Bagi Korban Penembakan Pesawat Korea Airlines 007 yang Dilakukan oleh Uni Soviet Pada Tahun 1983". Skripsi. Universitas Hasanuddin. 2024.
- Pratama, Garry Gumelar & Nanda, Muhammad Rifqi Putra. "Civilian Aircraft Transponder Manipulation in Reconnaissance Missions, Aerial Incidents Cases and Chicago Convention 1944." *Jurnal Bina Mulia Hukum*, Vol. 7, No. 2. 2023.
- Rodgers, Manana dan Nelson Otieno "International Aviation Law Response to Security in relation to Unmanned Aircraft System: A Case for Effective Regulations", *The Aviation & Space Journal*, 2021.
- Rose, Cecily. "Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar)". *American Journal of International Law*. 2021.
- Saman, Mazura Md et.al. "Vertical Sovereignty: What Matters". *ZULFAQAR Journal of Defence Management, Social Science & Humanitie*. 2023.
- Setiani, Baiq. "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing". *Jurnal Konstitusi*. 2017.
- Sigurdarson, Bjorgvin. "The Freedoms of the Air: with special emphasis on the sixth freedom." Thesis McGill University. 2020.
- Silkin, Dmitriy. "Exploring International Courts Exercise Of Incidental Jurisdiction: Towards Coheren Approaches Through Res Judicata". *HSE University Journal of International Law*. 2024.
- Simamora, Rumla Yanti. "Peran International Civil Aviation Organization (ICAO) Dalam Penanganan Kasus-Kasus Penembakan Pesawat Sipil Di Wilayah Berkonflik." *Pattimura Legal Journal*. 2024.
- Siraji, Hafizh. "The Sovereignty of the Air Space and Its Protection in the Perspective of International Law: Contemporary Developments." *International Law Discourse in Southeast Asia*. Vol. 1(2). 2022.
- Su, Jinyuan. "Is the Establishment of Air Defence Identification Zones Outside National Airspace in Accordance with International Law?". *The European Journal of International Law*. 2021.
- Sudiro, Amad & Jeannette Natawidjaja. "State Sovereignty Over the Airspace on the Perspective of International Air Law (A Study of the Delegation of Airspace Management of Batam and Natuna Island to Singapore)". *Atlantis Press*. 2020.
- T V. Novikova, O. Kuts. "Legal consequences for the state arising from the use of weapons against civil aircraft: review and legal framework development." *RUDN Journal of Law*. 2021.
- Tiwari, Garima & Praddosh S M. "Weaponised Skies: Airspace Bans And The Erosion Of Aviation Neutrality". *Lex and Coelum*. 2025.
- Uddin, Md. Sahal. "Role of International Civil Aviation Organization in Promoting Civil Aviation: An Analysis with Special Reference to the International Civil Aviation Convention, 1944". *Journal of Judicial Administration Training Institute*. 2020.
- Usman, Muhammad. et. al. "State Responsibility and International Law: Bridging the Gap." *Asian Social Studies and Applied Research (ASSAR)*. 2021.
- Užkurys, Deividas. "Whether Punitive Damages Exist In Public International Law?", Tesis, Vytautas Magnus University, 2017
- Waibel, Michael "Corfu Channel Case". *Oxford Public International Law*. 2013.

Wijaya, David Doresta & Nurul Mubin. “Teori Kedaulatan Negara”. Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora. Vol. 2, No. 4. 2024

Yanev, Lachezar. “Jurisdiction and Combatant’s Privilege in the MH17 Trial: Treading the Line Between Domestic and International Criminal Justice”. Netherlands International Law Review. 2021.

Peraturan Pertundang-undangan

Agreement on civil aviation and the use of airspace 1991

Articles on the Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (ARSIWA) 2001

D. Website

https://apnews.com/article/mh17-icao-council-icj-russia-ukraine-war_9170a4531a356667d11046bd597e4ad2, diakses, tanggal, 8 Maret 2026

<https://caliber.az/en/post/investigation-ongoing-into-azal-plane-crash-says-azerbaijan-s-chief-prosecutor> , diakses, tanggal 9 Oktober 2025.

<https://iclg.com/news/22857-azerbaijan-to-file-lawsuit-against-russia-over-embraer-jet-crash> , diakses, tanggal, 10 Oktober 2025.

<https://simpleflying.com/azerbaijan-airlines-crash-investigators-analyze-black-boxes/>, diakses pada 1 Mei 2026.

<https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/azerbaijan-airlines-indefinitely-suspends-flights-from-baku-to-russian-city-of-astrakhan/3470065> , diakses, tanggal, 9 Oktober 2025.

<https://www.aljazeera.com/news/2024/12/27/azerbaijan-probe-finds-russian-missile-caused-deadly-crash-reports-say>, diakses pada 26 April 2026.

<https://www.bbc.com/indonesia/articles/c8xj9x1vde7o> , diakses, tanggal, 9 Oktober 2025.

<https://www.bbc.com/news/articles/cqx8l1533j5o>, diakses, tanggal, 10 Oktober 2025.

<https://www.ejiltalk.org/the-downing-of-flight-mh17-a-historic-decision-by-the-icao-council/> , diakses, tanggal, 8 maret 2026.

<https://www.euronews.com/2025/10/09/putin-admits-russian-air-defences-downed-azerbaijan-airlines-plane-in-2024-that-killed-38>, diakses pada 2 Mei 2026.

<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/azerbaijan-airlines-flight-was-downed-by-russian-air-defence-system-four-sources-2024-12-26/>, diakses, tanggal, 10 Oktober 2025.

<https://www.theguardian.com/world/2024/dec/26/russia-seeks-to-play-down-speculation-over-azerbaijan-airlines-crash>, diakses pada 1 Mei 2026.

ICAO Aircraft Accident and Incident Investigation Thirteenth Edition, July 20

Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

Konvensi Paris 1919 tentang Peraturan Navigasi Udara.