

**TINJAUAN YURIDIS PENGATURAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PENERBANGAN SIPIL INTERNASIONAL
DALAM KONVENSI CHICAGO 1944**

Oleh : *Meylisa Veky*

Pembimbing 1 : Dr. Maryati Bachtiar, S.H., M.Kn

Pembimbing 2 : Ledy Diana, S.H., MH

Alamat : Jln. Cemara IV Blok Aa 5 No.8, Pandau Permai

Email :meylisavekyy@gmail.com- Telepon : 081276673770

ABSTRACT

The safety and security of international civil aviation is hampered by a variety of factors, one of which is the outside aircraft itself. The shooting was based on the reason that the state must defend its sovereignty against foreign aircraft that violated the provisions of the country's airspace. In the period 1973-2014 there were 9 incidents of shooting of international civil aviation aircraft shot down by the military Case of Korean Airlines Boeing 747 on the way from New York headed to Seoul by Soviet Union hunter aircraft on September 1, 1983 which was the basis for amending Article 3 of the Chicago Convention in 1944 and more specifically Article 3 regulates interception of foreign civilian aircraft that violate the sovereignty of a country But Article 3 changes to the bus have not been avoided international aircraft against the shooting of the aircraft that occurred in the case of Malaysia Airlines and foreign civilian aircraft and American suspected drug carrying was one of the cases that occurred after the Pasl 3 bus raid, the flow of the shooting again and again the accidental factor, but the lack of spelling or negligence

This type of research can be classified as normative legal research Legal research is carried out by examining library material or mere secondary data.

As a results of the research problem, there are the main things that can be contested. First, the Chicago Convention of 1944 is an old convention whose arrangement must be changed because it is no longer suitable at this time and is considered less effective including international civil aviation security and safety. second, a country that has sovereignty over its exclusive air space is one of the factors that makes it difficult for international law to be implemented when there are cases of shooting of foreign civilian aircraft

Keyword : Chicago Convention 1944–Safety and Security–International Civil Convention

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Hukum Internasional yang memuat ketentuan tentang “pelanggaran wilayah” yang terdapat dalam beberapa pasal di Konvensi Chicago 1944. Menurut Pasal 1 dan Pasal 6 Konvensi Chicago 1944, setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara di atasnya. Pasal lainnya yang berkenaan dengan “pelanggaran wilayah” adalah Pasal 3 huruf (c) dan (d), Pasal 9 Konvensi Chicago 1944.¹

Berdasarkan Pasal 9 Konvensi Chicago 1944, setiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berhak menetapkan zona larangan terbang atau pembatasan terbang atas pertimbangan keamanan umum, pertimbangan militer, asalkan tidak ada perlakuan diskriminatif antara pesawat udara nasional dengan asing atau pesawat udara asing satu dengan yang lain. Dalam keadaan mendesak atau darurat atau kepentingan keselamatan umum negara anggota, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional juga berhak melarang seluruh atau

sebagian wilayah asalkan tidak bersifat diskriminatif.²

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.³

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

²*Ibid*

³ Bambang Widarto, “Pertanggungjawaban Hukum dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau dari Aspek Hukum Internasional”, *Jurnal Yuridis*, Dinas Hukum Angkutan Udara, Jakarta, Vol. 1, No. 2, Desember 2014, hlm. 145.

¹K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 47

dilakukan dengan memasukkan pasal baru yaitu Pasal 3 bis.⁴

Muatan Pasal 3 bis (a) tersebut yang menentukan larangan penembakan pesawat sipil internasional dan cara pencegahan adalah sebagai berikut:⁵ “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*).

Dalam hal melakukan prosedur pencegahan negara berkewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia yang berada di dalam pesawat udara, serta pesawat udara yang diintersepsi itu sendiri. Dengan adanya ketentuan ini tidak boleh diartikan sebagai merubah atau memodifikasi hak dan kewajiban sebagaimana ditetapkan dalam Piagam PBB (*the Charter of the United Nations*).” Meskipun secara tegas Konvensi Chicago 1944 mengatakan penggunaan kekerasan senjata dilarang dalam hal pelanggaran wilayah suatu negara, dalam kurun waktu 1973-2014 terdapat sembilan peristiwa penembakan pesawat penerbangan sipil internasional yang ditembak jatuh oleh militer.⁶

⁴*Ibid*

⁵*Ibid*

⁶ <http://www.beritasaru.com/asia>

Peristiwa yang menjadi sorotan dunia ialah ditembak jatuhnya pesawat udara komersial Korean Airlines Boeing 747 yang dalam perjalanan dari New York menuju Seoul oleh pesawat pemburu Uni Soviet pada tanggal 1 September 1983.⁷ Kasus lainnya yang pernah terjadi terkait penembakan pesawat sipil terjadi pada tahun 2014. Pesawat udara sipil Malaysia Airlines dengan nomor penerbangan MH17 diduga ditembak jatuh di wilayah udara Ukraina.

Malaysia Airlines adalah penerbangan terdaftar Malaysia dengan jadwal penerbangan dari Amsterdam ke Kuala Lumpur. Pesawat penerbangan itu terbang dengan otorisasi di wilayah udara Ukraina. Dikatakan bahwa separatis Ukraina, pro-Rusia menargetkan pesawat tersebut menggunakan rudal ke udara yang menghancurkan pesawat dan menyebarkan puing-puing di atas area seluas 212 di wilayah Ukraina.⁸

Tahun 2015 juga terdapat penembakan pesawat sipil pembawa narkoba oleh pesawat pesawat militer Venezuela

ini-sejumlah-insiden-penembakan-pesawatsipil.html, diakses tanggal 29 November 2017.

⁷ Yasidi Hambali, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Pradya Paramita, Jakarta, 2007, hlm. 51.

⁸ Sarah Williams, *MH17 and the International Criminal Court : A Suitbale Venue?*, Melbourne Journal International Law, 2016, hlm.3, diunduh dari <https://1.next.westlaw.com/>, tanggal 6 Januari 2018.

setelah mengabaikan peringatan yang diberikan oleh pesawat pesawat militer Venezuela, pesawat tersebut jatuh di lepas pantai Karibia, dekat pulau Aruba. Sejumlah pihak menyatakan penerbangan pesawat sipil itu tidak melanggar wilayah udara nasional, sebaliknya aksi militer Venezuela yang melanggarnya.⁹

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, penulis tertarik mengkaji pentingnya Konvensi Chicago 1944 untuk ditaati agar tidak lagi terjadi penembakan pesawat penerbangan sipil internasional baik dalam bentuk kelalaian sekalipun pada kemudian hari yang penulis beri judul **“Tinjauan Yuridis Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Sipil Internasional dalam Konvensi Chicago 1944.”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil internasional yang diatur di dalam Konvensi Chicago 1944?
2. Bagaimanakah penerapan Konvensi Chicago 1944 berkaitan dengan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil internasional oleh negara yang telah meratifikasi?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

⁹ <http://internasional.sindonews.com/958177/42/jet-venezuela-yang-tembak-pesawat-sipil-pengangkut-narkoba.html>, diakses tanggal 30 Maret 2018.

- a. Untuk mengetahui pengaturan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil internasional yang diatur di dalam Konvensi Chicago 1944.
- b. Untuk mengetahui penerapan Konvensi Chicago 1944 berkaitan dengan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil internasional oleh negara yang telah meratifikasi.

D. Kerangka Teori

1. Teori Kedaulatan di Ruang Udara (*Airspace Sovereignty*)

Negara berdaulat adalah negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) bebas dari kekuasaan negara lain. Bebas dalam arti seluas-luasnya baik kedalam maupun keluar, namun demikian tetap harus memperhatikan hukum internasional serta sopan santun dalam pergaulan internasional lainnya.¹⁰

Wilayah udara suatu negara adalah ruang udara yang ada di atas wilayah daratan, wilayah laut pedalaman, laut teritorial dan juga wilayah laut negara kepulauan. Kedaulatan negara di ruang udaranya berdasarkan adagium Romawi adalah sampai ketinggian tidak terbatas (*cujus est solum eust ad coelum*). Pasal 1 Konvensi Paris 1919 menegaskan

¹⁰ E. Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, PT Alumni, Bandung, 1984, hlm. 56.

bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Kata-kata penuh dan eksklusif menunjukkan betapa besarnya kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas ruang udaranya.¹¹

Pengakuan kedaulatan di udara tidak terbatas pada negara anggota, melainkan juga berlaku terhadap bukan negara anggota Konvensi Chicago 1944. Hal ini jelas dengan adanya istilah *every state*. Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 lebih menjelaskan lagi bahwa untuk keperluan Konvensi Chicago 1944 yang dimaksudkan adalah batas wilayah negara (*state territory*), dengan demikian secara tegas berlaku juga terhadap bukan negara anggota.¹²

2. Teori Pertanggungjawaban Negara

Menurut hukum internasional pertanggungjawaban negara dapat timbul dalam hal negara ini merugikan negara lain.

Pertanggungjawaban negara dibatasi pada pertanggungjawaban atas pelanggaran yang melanggar hukum internasional saja. Perbuatan suatu negara yang merugikan negara lain tetapi tidak melanggar hukum internasional tidak menimbulkan suatu pertanggungjawaban.

Misalnya, perbuatan negara menolak seorang warga negara asing yang masuk dalam wilayah negaranya.¹³

Sering tindakan yang diambil oleh suatu negara menimbulkan luka terhadap atau penghinaan atas martabat kewibawaan negara lain. Kaidah-kaidah hukum internasional mengenai tanggung jawab negara menyangkut keadaan-keadaan dimana, dan prinsip-prinsip dengan mana, negara yang dirugikan berhak atas ganti rugi untuk kerugian yang dideritanya. Shaw menjelaskan bahwa karakteristik penting adanya tanggung jawab negara bergantung kepada faktor-faktor mendasar berikut:¹⁴

- a. Adanya suatu kewajiban hukum internasional yang berlaku diantara dua negara tertentu.
- b. Adanya suatu perbuatan atau kelalaian yang melanggar kewajiban

¹¹ Sefriani, *Hukum Internasional : Suatu Pengantar*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, hlm. 224.

¹² K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional Bagian Pertama*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 19.

¹³ F. Sugeng Istanto, *Hukum Internasional Edisi Revisi*, Cahaya Amat Pustaka, Jakarta, 2014, hlm. 77.

¹⁴ Huala Adolf. *Aspek Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 1991, hlm. 275.

hukum internasional tersebut yang melahirkan tanggung jawab negara.

- c. Adanya suatu kerusakan atau kerugian sebagai tindakan yang melanggar hukum atau kelalaian.

Dalam doktrin hukum internasional, terdapat dua teori tentang kesalahan negara yang membahas apakah tanggung jawab negara terhadap tindakannya melanggar hukum atau kelalaiannya itu mutlak atau apakah perlu adanya pembuktian kesalahan atau niat atau kehendak dari tindakan pejabat atau agen negara.

Teori yang pertama yaitu teori objektif atau teori resiko. Menurut teori ini tanggung jawab negara adalah mutlak (*strict*). Teori ini mengatakan bahwa manakala pejabat atau agen negara telah melakukan tindakan yang mengakibatkan kerugian terhadap orang lain, maka negaranya bertanggung jawab menurut hukum internasional tanpa dibuktikan apakah tindakan tersebut dilaksanakan dengan maksud baik atau jahat.¹⁵

Teori kedua adalah teori subjektif atau teori kesalahan (*fault*). Menurut teori ini tanggung jawab negara ditentukan oleh adanya unsur kesalahan (*dolus*) atau kelalaian (*culpa*) pada pejabat negara atau agen

yang bersangkutan. Secara harafiah *fault* berarti kesalahan. Dalam uraian ini, suatu perbuatan dikatakan mengandung "*fault*" bila perbuatan itu dilakukan dengan sengaja beritikad buruk atau dengan kelalaian yang tidak dapat dibenarkan. Teori dan praktik hukum internasional dewasa ini tidak mensyaratkan adanya "*fault*" pada perbuatan alat perlengkapan negara yang bertentangan dengan hukum internasional yang dapat menimbulkan pertanggungjawaban negara. Dalam hal itu negara menjadi bertanggung jawab tanpa adanya keharusan bagi pihak yang menuntut pertanggungjawaban itu untuk membuktikan adanya kesalahan pada negara tersebut. Pertanggungjawaban yang timbul tanpa memperhitungkan adanya *fault* itu disebut "*strict liability*."¹⁶

E. Kerangka Konseptual

1. Tinjauan adalah hasil meninjau, pandangan, pendapat sesudah menyelidiki.¹⁷
2. Yuridis adalah berdasarkan hukum, menurut hukum.¹⁸
3. Keselamatan adalah sebuah tuntutan yang paling mendasar dalam setiap perjalanan dan merupakan hal paling utama

¹⁶F. Sugeng Istanto, *Op.cit.*, hlm. 111.

¹⁷ Panji Guanawan, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Pustaka Gama, Tangerang, 2006, hlm. 531.

¹⁸ *Ibid*, hlm.564.

¹⁵Huala Adolf, *Ibid*, hlm. 187.

dalam kehidupan setiap manusia.¹⁹

4. Keamanan adalah keadaan aman bebas dari bahaya, ketentraman.²⁰
5. Pesawat udara negara (*state aircraft*) adalah pesawat udara yang digunakan untuk militer, polisi, bea cukai. Pesawat udara sipil (*civil aircraft*) adalah pesawat udara selain pesawat udara negara (*state aircraft*).²¹
6. Perjanjian Internasional adalah perjanjian yang diadakan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa yang bertujuan untuk mengakibatkan akibat-akibat hukum tertentu.²²
7. Hukum Internasional adalah keseluruhan hukum yang untuk sebagian besar terdiri dari prinsip-prinsip dan kaidah-kaidah perilaku yang terhadapnya negara-negara merasa dirinya terikat untuk menaati, dan karenanya, benar-benar ditaati secara umum dalam hubungan mereka satu sama lain.²³
8. Hukum Udara adalah keseluruhan peraturan hukum tertulis dan atau tidak tertulis yang merupakan tatanan satu kesatuan sistem yang terdiri

¹⁹ <http://Kamusbahasaindonesia.org/keamanan-keselamatan>, diakses tanggal 5 Desember 2017.

²⁰ *Ibid*

²¹ *Ibid*

²² Yhuda Bhakti Ardhiwisastra, *Hukum Internasional*, PT Alumni, Bandung, 2004, hlm. 107.

²³ J.G Starke, *Pengantar Hukum Internasional I*, Sinar Grafika, Jakarta, 1993, hlm. 3.

atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang terkait dengan penerbangan.²⁴ ICAO (*International Civil Aviation Organization*) adalah badan khusus dilingkungan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang didirikan berdasarkan Konvensi Chicago 1944.²⁵

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini akan digunakan jenis penelitian hukum normatif.²⁶ Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka atau penelitian hukum kepustakaan. Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian terhadap asas-asas hukum. Penelitian ini bertitik tolak dari bidang-bidang tata hukum (tertulis) tertentu, dengan cara mengadakan identifikasi terlebih dahulu

²⁴ Agus Pramono, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2011, hlm. 43.

²⁵ D.W. Bowett, *Hukum Organisasi Internasional* (Terjemahan Bambang Iriana Djajaatmadja), Penerbit Sinar Grafika, Jakarta, 1992, hlm. 138.

²⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm. 14.

terhadap kaidah-kaidah hukum yang telah dirumuskan (umpamanya) di dalam perundangan-undangan tertentu.²⁷

2. Sumber Data

Pada penelitian hukum normatif, data yang digunakan adalah data sekunder. Data sekunder terbagi menjadi :

a. Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum Sekunder merupakan data yang diperoleh penulis dari hasil menelusuri perpustakaan dengan cara membaca peraturan perundang-undangan, traktat, buku-buku, literatur, jurnal dan pendapat para ahli lainnya. Data primer antara lain :

- 1) *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation 1919* (Konvensi Paris 1919);
- 2) *Convention on International Civil Aviation 1944* (Konvensi Penerbangan Sipil Internasional);
- 3) *Vienna Convention on the Law of Treaties* (Konvensi Wina 1969);
- 4) *Internasional Air Services Transit Agreement of 1944*;

5) *Internasional Air Transport Agreement of 1944*;

6) *Annex 2 Convention on Relating Civil Aviation 1944*;

7) *Protocol Montreal 1984*;

8) 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*);

b. Bahan Hukum Sekunder
Bahan Hukum Sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan bahan hukum primer, yaitu berupa rancangan undang-undang hasil-hasil penelitian, hasil karya ilmiah dari kalangan hukum dan sebagainya.

c. Bahan Hukum Tertier
Bahan Hukum Tertier yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus, dan sebagainya.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam Penelitian Hukum Normatif adalah metode penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu memanfaatkan perpustakaan sebagai sarana dalam mengumpulkan data, dengan mempelajari buku-buku sebagai bahan referensi yang

²⁷*Ibid*, hlm.15.

berhubungan dengan penelitian ini.

4. Analisis Data

Pengolahan data berupa analisis data secara kualitatif yang mana merupakan uraian-uraian yang dilakukan terhadap bahan-bahan hukum yang terkumpul dan dikarenakan data-data tersebut tidak berbentuk angka-angka yang akan disusun secara logis dan sistematis serta tanpa menggunakan rumus statistik. Dalam menarik kesimpulan, penulis menggunakan metode berpikir deduktif, yaitu cara berfikir yang menarik kesimpulan dari satu pernyataan atau dalil yang bersifat umum menjadi suatu pernyataan atau dalil serta kasus yang bersifat khusus.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Sipil Internasional terkait dengan Penembakan Pesawat Sipil Internasional

Kewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia merupakan hal yang mutlak, pada Pasal 3 bis butir a mengatakan “.....negara berkewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia yang berada di dalam pesawat udara, serta pesawat udara yang diintersepsi itu sendiri.” Dari pernyataan pasal tersebut, Konvensi Chicago 1944 jelas melindungi jiwa manusia dalam penerbangan sipil.

Terkait kasus yang terjadi pada pesawat sipil

pembawa narkoba, sikap menahan diri pesawat militer Venezuela untuk tidak melakukan kekerasan senjata pada pesawat udara sipil asing yang masuk tanpa izin hanya pada saat terjadinya pencegahan (*interception*), sebaiknya, sikap menahan diri untuk tidak melakukan kekerasan senjata tersebut dilakukan setiap saat bukan hanya pada saat pencegahan (*interception*).

Penembakan suatu pesawat udara sipil oleh militer atau kelompok bersenjata lainnya sampai saat ini tetap terjadi sekalipun sudah diinsersikan Pasal 3 bis setelah Pasal 3 Konvensi Chicago 1944, pada tanggal 17 Juli 2014 juga terjadi penembakan pesawat sipil milik Malaysia Airlines berjenis Boeing 777 nomor penerbangan MH 17 jatuh di Ukraina bagian Timur, dekat perbatasan Rusia. Pesawat yang terbang dari Amsterdam menuju Kuala Lumpur itu diperkirakan menjadi sasaran tembakan gerakan separatis Ukraina. Menurut laporan kantor berita Interfax, MH 17 diduga jatuh akibat terkena tembakan rudal kendali darat ke udara. Rudal tipe Buk ini dikembangkan oleh Uni Soviet pada 1980-an.²⁸

Dewan keamanan PBB mempertimbangkan membuat draft resolusi untuk mengutuk penyerangan ke pesawat

²⁸ Bambang Widarto, *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar (Dalam Perspektif Hukum Internasional dan nasional)*, Pusat Studi Hukum Militer, Jakarta, 2015, hlm. 94.

komersil tersebut. Resolusi Dewan Keamanan PBB 2166 (2014) atas terjadinya penembakan Malaysia Airlines Flight MH-17 di Donets Oblast Ukraina pada tanggal 17 Juli 2014 antara lain mengutuk penggunaan kekerasan yang mengakibatkan jatuhnya Malaysia Airlines Flight MH 17 di atas timur Ukraina yang mengakibatkan hilangnya nyawa 298 penumpang, dan menegaskan pematuhan ketentuan Pasal 3 bis dari Konvensi Chicago 1944 dan ketentuan ICAO yang revelan mengutuk penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangan tanpa mengurangi ketentuan Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.²⁹

Penembakan pesawat udara sipil oleh militer ataupun kelompok bersenjata dalam perspektif hukum internasional dapat terkait dengan beberapa ketentuan dalam berbagai hukum internasional. Pertanggungjawaban pelaku penembakan pesawat udara sipil oleh militer ataupun kelompok bersenjata dapat terkait dengan ketentuan hukum internasional baik yang berlaku dalam waktu damai ataupun perang. Kewajiban untuk menghormati keselamatan penerbangan sipil dan menahan diri untuk menggunakan kekerasan senjata terhadap pesawat udara sipil ditentukan dalam Pasal 3 (d) dan

Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944.³⁰

Peristiwa penembakan MH17 sebenarnya tidak hanya tentang Pasal 3 bis yang harus dipatuhi, melihat peristiwa tersebut bahwa Ukraina tidak menetapkan zona larangan terbang yang di atur pada Pasal 9 dan menutup lintasan udara di ruang udaranya tersebut tetapi hanya menutup ruang udaranya hingga ketinggian 33.000 kaki, disini Malaysia tidak menyalahi aturan karena diperbolehkan melintasi ruang udara milik Ukraina tersebut setelah mendapat persetujuan dari *Eurocontrol*, daerah berkonflik tersebut harusnya Ukraina benar-benar menetapkan wilayah tersebut menjadi zona larangan terbang melihat kondisinya. Peristiwa penembakan ini pun membuktikan ketidakberdayaan konvensi dalam mengatur keamanan dan keselamatan pesawat sipil yang terbang melintasi ruang udara suatu negara.³¹

B. Penerapan Konvensi Chicago 1944 oleh Negara yang Telah Meratifikasi Terhadap Kewajiban Negara Melindungi Lintasan Pesawat Asing yang Melintas di Wilayah Udara Suatu Negara.

Indonesia yang merupakan salah satu negara anggota Konvensi Chicago 1944

²⁹*Ibid*, hlm. 95.

³⁰*Ibid*, hlm. 96.

³¹ <https://internasional.kompas.com/read/2014/07/18/11141031/Kronologi.Jatuhnya.Pesawat.Malaysia.Airlines.MH17.di.Ukraina.>, diakses tanggal 22 Agustus 2018

melindungi lintasan pesawat udara dan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Indonesia No.65 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Internasional Bagian 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*).

Penyelenggaraan

Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di Wilayah Ruang Udara Indonesia.³²

1. Direktur Jenderal bertanggung jawab dalam pembinaan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah ruang udara Indonesia.
2. Pelayanan lalu lintas penerbangan terhadap pesawat udara yang beroperasi di wilayah ruang udara yang dilayani, diselenggarakan oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
3. Dalam menyelenggarakan pelayanan lalu lintas penerbangan, lembaga penyelenggara wajib memiliki sertifikat penyelenggara pelayanan lalu lintas penerbangan

sesuai peraturan perundangundangan.

4. Ruang udara yang dilayani meliputi:
 - a. Wilayah udara Republik Indonesia, selain wilayah udara yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian kerjasama;
 - b. Ruang udara negara lain yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada Republik Indonesia; dan
 - c. Ruang udara yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional kepada Republik Indonesia.
5. Pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan pada wilayah udara berdasarkan alasan teknis operasional dan tidak terkait dengan kedaulatan atas wilayah udara Indonesia serta hanya bersifat sementara.
6. Pelayanan lalu lintas penerbangan yang diberikan pada ruang udara yang dilayani wajib dipublikasikan melalui publikasi Informasi Aeronautika sesuai ketentuan perundang-undangan.
7. Pesawat Udara Sipil Indonesia dan Pesawat

³²Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Indonesia No.65 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Internasional Bagian 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*), Bab I Umum.

Udara Sipil Asing yang terbang di ruang udara negara lain dan sedang dikuasai secara melawan hukum dan/atau dikuasai oleh teroris yang mengancam pusat pemerintahan, pusat ekonomi, obyek vital nasional, dan keselamatan negara dilakukan tindakan intersepsi sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

8. Ketentuan lebih lanjut terkait tindakan intersepsi diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal

Tujuan Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan Pelayanan lalu lintas penerbangan memiliki tujuan:³³

1. mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara;
2. mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstruction*) di *manoeuvring area*;
3. memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan;
4. memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan
5. memberikan notifikasi (informasi) kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dan membantu

organisasi tersebut bila diperlukan.

Jenis Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan:³⁴

1. Pelayanan lalu lintas penerbangan terdiri dari:
 - a. Pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan (*air traffic control service*), Pelayanan yang diberikan dalam rangka memenuhi tujuan pelayanan lalu lintas penerbangan;
 - b. Pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*), pelayanan yang diberikan dalam rangka memenuhi tujuan pelayanan lalu lintas penerbangan;
 - c. Pelayanan sarana lalu lintas penerbangan (*advisory service*) pelayanan yang diberikan dalam rangka memenuhi tujuan pelayanan lalu lintas penerbangan;
 - d. Pelayanan kesiagaan (*alerting service*), pelayanan yang diberikan dalam rangka memenuhi tujuan pelayanan lalu lintas penerbangan.

Bila ada penghapusan identifikasi maka identifikasi lama tidak boleh digunakan kembali untuk kurun waktu paling tidak satu tahun setelah waktu penghapusan. Tata cara dan prosedur pembentukan kawasan

³³*Ibid*

³⁴*Ibid*

udara terlarang, kawasan udara terbatas dan kawasan udara berbahaya diatur sesuai peraturan perundangan.³⁵

Indonesia salah satu negara pihak konvensi yang mempunyai regulasi mengenai lalu lintas penerbangan pesawat sipil udara. Negara-negara yang memiliki lintasan udara untuk pesawat udara baik sipil maupun nasional baik yang meratifikasi ataupun yang tidak meratifikasi Konvensi Chicago 1944 sudah sepatutnya punya regulasi mengenai air *traffic rules* ini untuk menjaga pesawat udara sipil yang melintas agar tetap aman.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil internasional diatur dalam Konvensi Chicago 1944 yang berlaku universal karena semua negara memiliki ruang udara milik negaranya masing-masing. Perubahan Konvensi Chicago 1944 dengan mengubah Pasal 3 menjadi pasal 3 bis, pasal ini mengandung 4 ketentuan. Negara berhak menetapkan zona larangan terbang tanpa melakukan diskriminasi terhadap pesawat udara sipil nasional dan pesawat sipil asing yang melintas di ruang udara suatu negara. Hal tersebut yang menjadi kepentingan untuk menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan sipil baik dalam penerbangan tidak berjadwal

ataupun penetapan tidak berjadwal yang dikatakan pada Pasal 6 Konvensi Chicago 1944. Berdasarkan Konvensi Chicago 1944 Pasal 1, Pasal 9 dan Pasal 44 juga harus menjadi perhatian khusus terkait keamanan dan keselamatan pada saat terbang di atas wilayah negara asing.

2. Penerapan Konvensi Chicago 1944 terhadap lintasan pesawat udara negara pada negara yang sudah meratifikasi konvensi tersebut sudah dijalankan oleh beberapa negara, bahkan instrumen hukumnya pun sudah ada dan tinggal pelaksanaannya yang dituntut untuk lebih efisien karena menyangkut keselamatan dan keamanan penerbangan sipil internasional yang melintas di suatu wilayah udara negara.

B. Saran

1. Terkait pengaturan tentang intersepsi yang terdapat pada Pasal 3 bis dan Annex 2 Konvensi Chicago 1944, sebaiknya sikap menahan diri untuk tidak melakukan kekerasan senjata tersebut dilakukan setiap saat bukan hanya pada saat pencegahan (*interception*). Dimaksudkan untuk tidak ada lagi penembakan yang terjadi terhadap pesawat sipil asing. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 terkait kedaulatan negara eksklusif tidak menyalahi kewenangan kedaulatan negara untuk menegakkan kedaulatannya

³⁵*Ibid*

karena harus juga menghormati kedaulatan negara lain.

2. Negara-negara yang memiliki ruang udara dan menggunakan ruang udara sebagai salah satu transportasi haruslah memiliki peraturan mengenai *Air Traffic Rules* agar lintasan pesawat udara sipil terjamin dengan keamanannya. Dan juga harus ada sanksi yang tegas dari ICAO sebagai organisasi internasional terkait penerbangan internasional jika suatu negara mengabaikan ketentuan yang ada pada Konvensi Chicago 1944, agar negara lebih bertanggung jawab atas lintasan udara negaranya tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adolf, Huala, 1991, *Aspek Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Rajawali Pers, Jakarta
- Ardhiwisastra, Yhuda Bhakti, 2004, *Hukum Internasional*, PT Alumni, Bandung
- Bowett, D.W., *Hukum, 1992, Organisasi Internasional* (Terjemahan Bambang Iriana Djajaatmadja), Penerbit Sinar Grafika, Jakarta
- Istanto, F. Sugeng, 2014, *Hukum Internasional Edisi Revisi*, Cahaya Amat Pustaka, Jakarta
- Martono, K dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Martono, K, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan*

Internasional Bagian Pertama, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta

- Pramono, Agus, 2011, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor
- Sefriani, 2010, *Hukum Internasional : Suatu Pengantar*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, 2014, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali Pers, Jakarta
- Starke, 1993, J.G, *Pengantar Hukum Internasional I*, Sinar Grafika, Jakarta
- Suherman, E, 1984, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, PT Alumni, Bandung
- Widarto, Bambang, *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar (Dalam Perspektif Hukum Internasional dan nasional)*, Pusat Studi Hukum Militer, Jakarta, 2015
- ### B. Jurnal/Kamus
- Bambang Widarto, 2014, “Pertanggungjawaban Hukum dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau dari Aspek Hukum Internasional”, *Jurnal Yuridis*, Dinas Hukum Angkutan Udara, Jakarta, Vol. 1, No. 2
- Panji Guanawan, 2006, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Pustaka Gama, Tangerang
- Sarah Williams, 2016, MH17 and the International Criminal Court : A Suitbale Venue?, *Melbourne Journal International Law*

C. Peraturan Perundang-Undangan

Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation 1919 (Konvensi Paris 1919);

Convention on International Civil Aviation 1944 (Konvensi Penerbangan Sipil Internasional);

Vienna Convention on the Law of Treaties (Konvensi Wina 1969);

Internasional Air Services Transit Agreement of 1944;

Internasional Air Transport Agreement of 1944;

Annex 2 Convention on Relating Civil Aviation 1944;

Protocol Montreal 1984;

170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*);

D. Website

<http://www.beritasatu.com/asia/197584-ini-sejumlah-insiden-penembakan-pesawatsipil.html>, diakses tanggal 29 November 2017

<http://internasional.sindonews.com/958177/42/jet-venezuela-yang-tembak-pesawat-sipil-pengangkut-narkoba.html>, diakses tanggal 30 Maret 2018.

<http://Kamusbahasaindonesia.org/keamanan-keselamatan>, diakses tanggal 5 Desember 2017

<https://internasional.kompas.com/read/2014/07/18/11141031/Kronologi.Jatuhnya.Pesawat.Malaysia.Airlines.MH17.di.Ukraina>

., diakses tanggal 22 Agustus 2018