

BAB II

TINJAUAN UMUM MENGENAI HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM UDARA INTERNASIONAL

2.1. Tinjauan Umum Hukum Internasional

2.1.1. Pengertian dan batasan Hukum Internasional

Hukum Internasional adalah hukum bangsa-bangsa, hukum internasional atau hukum antar negara yang digunakan untuk menunjukkan kebiasaan dan aturan hukum yang berlaku dalam hubungan antara raja-raja pada zaman dahulu. Hukum internasional atau hukum antar negara digunakan untuk menunjukkan aturan yang kompleks dan prinsip-prinsip yang mengatur hubungan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa atau negara.¹³

Adapun definisi dari para ahli mengenai hukum internasional adalah sebagai berikut :

Menurut J.G. Starke, hukum internasional adalah seperangkat aturan atau kaidah, yang sebagian besar terdiri dari prinsip-prinsip dan aturan perilaku antar negara terikat untuk mematuhi, membangun hubungan dengan satu sama lain. Menurut Grotius (Hugo de Groot), Hukum internasional terdiri dari seperangkat prinsip-prinsip hukum dalam hubungan antara negara-negara. Hubungan ini didasarkan pada kehendak bebas dan persetujuan dari semua anggota untuk kepentingan bersama. Menurut Sugeng Istanto, Hukum internasional adalah seperangkat kaidah yang keberlakuannya dipertahankan oleh masyarakat internasional. Menurut Oppenheimer, Hukum internasional sebagai hukum yang timbul dari masyarakat internasional dan perjanjian pelaksanaannya dijamin dengan kekuatan dari luar. Menurut Brierly, Hukum internasional sebagai seperangkat aturan atau

¹³ Aris Kurniawan, <https://www.gurupendidikan.co.id/pengertian-hukum-internasional/> diakses pada tanggal 11 Desember 2020, Pukul. 07.08.

prinsip-prinsip untuk melakukan hal-hal yang mengikat negara-negara beradab dalam hubungan mereka satu sama lain. Menurut Dr. Mochtar Kusumaatmadja, keseluruhan kaidah-kaidah dan asas-asas hukum yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas negara-negara(hubungan internasional) yang bukan bersifat perdata.¹⁴ Menurut Charles Cheny hyde, Hukum internasional adalah seperangkat aturan yang sebagian besar terdiri dari prinsip-prinsip dan aturan yang harus ditaati oleh negara.

Dari beberapa ahli yang mendefinisikan teori hukum internasional, dapat disimpulkan bahwa hukum internasional merupakan seperangkat hukum yang sebagian atau seluruhnya terdiri dari prinsip-prinsip yang mengatur hubungan atau masalah antar negara serta dibuat berdasarkan kehendak bebas dan persetujuan dari semua anggota untuk kepentingan bersama.

Hukum internasional publik memiliki perbedaan dengan Hukum Internasional Privat atau yang dikenal dengan Hukum Perdata Internasional. Hukum Internasional Privat adalah Keseluruhan aturan hukum privat internasional dan prinsip-prinsip hukum yang mengatur hubungan perdata yang melintasi batas-batas negara atau hukum yang mengatur hubungan hukum perdata antara para pelaku masing-masing subjek hukum untuk hukum perdata (nasional) yang berbeda. Sementara hukum internasional publik adalah aturan yang secara keseluruhan serta prinsip-prinsip hukum yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas-batas negara (hubungan internasional) tidak sipil.¹⁵ Kedua hukum internasional tersebut memiliki kesamaan yakni mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas-batas negara (bersifat

¹⁴ Mochtar Kusumaatmadja, Pengantar Hukum Internasional, Buku 1 Bagian Umum, (Jakarta: Binacipta, 1982), cetakan keempat, hlm.1

¹⁵ Aris Kurniawan, <https://www.gurupendidikan.co.id/pengertian-hukum-internasional/> diakses pada tanggal 11 Desember 2020, Pukul. 07.08.

transnasional). Sedangkan perbedaan dari kedua hukum internasional tersebut adalah sifat dari hukum tersebut, hukum subjek serta objek hukum. Dalam hal ini, yang akan penulis fokuskan adalah mengenai Hukum internasional publik karena subjek dari perkara tersebut adalah negara.

2.1.2. Subjek Hukum Internasional

Subjek hukum internasional adalah pihak-pihak pembawa (pengemban) hak dan kewajiban hukum dalam pergaulan internasional. Subjek hukum internasional meliputi:

- Negara

Konvensi Montevideo 1933 mengatur tentang hak dan kewajiban negara. Kualifikasi tentang suatu negara sebagai subjek hukum internasional adalah mempunyai penduduk yang tetap, wilayah teritorial tertentu, memiliki pemerintahan yang sah serta memiliki kemampuan untuk mengadakan hubungan dengan negara lain. Negara dapat dinyatakan sebagai subjek hukum internasional jika memenuhi kriteria sebagai berikut : pertama, karena kenyataan yang menunjukkan bahwa yang pertama melakukan hubungan internasional adalah negara. Kedua, aturan-aturan yang disediakan masyarakat internasional berupa aturan tingkah laku yang harus ditaati oleh negara apabila negara-negara tersebut saling mengadakan hubungan. Ketiga, negara menjadi subjek hukum internasional adalah negara yang merdeka, berdaulat dan tidak merupakan bagian dari suatu negara. Artinya, negara tersebut telah memiliki pemerintahan sendiri secara penuh dan memiliki kekuasaan yang penuh terhadap warga negara dalam kewenangan negara itu.

- Tahta suci Vatikan

Tahta Suci Vatikan merupakan gereja Katolik Roma yang diwakili oleh Paus di Vatikan. Tahta Suci Vatikan diakui sebagai subjek hukum internasional berdasarkan Traktat Lateran pada 11 Februari 1929 antara pemerintah Italia dan Tahta Suci Vatikan mengenai penyerahan sebidang tanah di Roma. Meskipun Tahta Suci Vatikan bukan negara, tetapi ia tetap mempunyai kedudukan sama dengan negara sebagai subjek hukum internasional. Tahta Suci Vatikan memiliki perwakilan diplomatik di berbagai negara di dunia, dimana kedudukan tersebut tetap sejajar dengan wakil diplomat negara-negara lain.

- Palang Merah Internasional

Palang Merah Internasional merupakan subjek hukum internasional karena sejarah. Kedudukannya diperkuat dalam perjanjian-perjanjian dan konvensi-konvensi palang merah tentang perlindungan korban perang. Palang Merah Internasional juga mendapatkan simpati dan meluas di banyak negara sehingga masing-masing negara membentuk Palang Merah Nasional.

- Organisasi internasional

Terdapat tiga klasifikasi organisasi internasional beserta contohnya yakni : Organisasi internasional yang memiliki keanggotaan secara global dengan maksud dan tujuan yang bersifat umum. Contohnya, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Organisasi internasional yang memiliki keanggotaan global dengan maksud dan tujuan yang bersifat spesifik. Contohnya, *World Bank*, *International Monetary Fund (IMF)*, dan lain-lain. Organisasi internasional dengan keanggotaan regional dengan maksud dan tujuan global. Contohnya, *ASEAN (Association of South East Asian Nation)*, *Europe Union* dan lain-lain.

- Individu (orang-perorangan)

Setiap individu merupakan subjek hukum internasional jika dalam tindakan yang dilakukannya memperoleh penilaian positif dan negatif sesuai kehidupan masyarakat dunia. Diperkuat dengan Deklarasi Universal tentang Hak Asasi Manusia (*Universal Declaration of Human Rights*) pada 10 Desember 1948, diikuti beberapa konvensi hak asasi manusia di berbagai kawasan.

- Pemberontak dan pihak yang bersengketa

Pemberontak dan pihak yang bersengketa atau disebut juga Kaum Belligerensi awalnya muncul sebagai akibat dari masalah dalam negeri suatu negara berdaulat. Penyelesaian sepenuhnya merupakan urusan negara yang bersangkutan. Bila pemberontak itu bersenjata dan terus berkembang bahkan meluas hingga ke negara lain, maka salah satu sikap yang dapat diambil adalah mengakui eksistensi atau menerima kaum pemberontak sebagai pribadi yang berdiri sendiri, meski akan dipandang sebagai tindakan tidak bersahabat oleh pemerintah negara tempat pemberontakan terjadi. Melalui pengakuan tersebut, kaum pemberontak menempati status pribadi atau subjek hukum internasional.¹⁶

Dalam penulisan hukum ini, penulis mengaitkan hukum internasional dengan negara sebagai salah satu subjek hukum internasional. Alasan penulis mengaitkan negara sebagai salah satu subjek hukum internasional adalah mengingat kejadian Malaysia Airlines MH17 merupakan maskapai milik negara Malaysia terjadi di atas wilayah udara negara Ukraina.

¹⁶Arum Sutrisni Putri, <https://www.kompas.com/skola/read/2020/06/15/193000169/subyek-hukum-internasional?page=all> diakses pada tanggal 11 Desember 2020 Pukul. 08.27.

2.2. Sumber Hukum Internasional

Sumber hukum internasional diatur di dalam Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah International (*International Court of Justice-ICJ*). Isi Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah adalah :

“The Court, whose function is to decide in accordance with international law such disputes as are submitted to it, shall apply:

- 1. international conventions, whether general or particular, establishing rules expressly recognized by the contesting states;*
- 2. international custom, as evidence of a general practice accepted as law;*
- 3. the general principles of law recognized by civilized nations;*
- 4. subject to the provisions of Article 59, judicial decisions and the teachings of the most highly qualified publicists of the various nations, as subsidiary means for the determination of rules of law”.*¹⁷

Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah International (*International Court of Justice-ICJ*) tersebut dapat juga dibaca dalam bahasa Indonesia dari buku yang berjudul Pengantar Hukum Internasional oleh Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes yakni :

- (1) “Perjanjian internasional, baik yang bersifat umum maupun khusus, yang mengandung ketentuan hukum yang diakui secara tegas oleh negara-negara bersengketa;
- (2) Kebiasaan internasional, sebagai bukti dari suatu kebiasaan umum yang telah diterima sebagai hukum;
- (3) Prinsip hukum umum yang diakui oleh bangsa-bangsa yang beradab;
- (4) Keputusan pengadilan dan ajaran para sarjana yang paling terkemuka dari berbagai negara sebagai sumber tambahan untuk menetapkan kaidah hukum”¹⁸

¹⁷ *Hugh M. Kindred, International Law Chiefly as Interpreted and Applied in Canada, (Canada : Emond Montgomery Publications Limited, 1987), hlm. 109.*

¹⁸ Kusumaatmadja.Mochtar, Pengantar Hukum Internasional, (Bandung : Alumni, 2015), hlm. 115

Ketentuan yang mengatur bahwa keberadaan sumber-sumber hukum internasional itu tidak dapat mengesampingkan kekuasaan Mahkamah untuk memutus perkara ada pada asas *ex aequo et bono*, dalam hal para pihak menerima penerapan asas itu. *Ex aequo et bono* merupakan frase yang diambil dari tradisi *civil law* yang berarti dalam keadilan dan keterbukaan (*in justice and fairness*), sesuai dengan keadilan dan kebaikan (*according to what is just and good*), atau sesuai dengan kepatutan dan rasa keadilan (*according to equity and conscience*).¹⁹

Pada sumber hukum yang diatur dalam Pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional dikenal juga dengan sumber hukum formal. Pasal 38 Statuta Mahkamah dikenal sebagai sumber hukum formal karena hanya pasal 38 Statuta Mahkamah internasional (ICJ) tersebut yang mengatur mengenai sumber hukum internasional. Sumber hukum tersebut juga diklasifikasikan dalam dua kategori yaitu : sumber hukum primer dan sumber hukum subsider. Sumber hukum yang dimaksud di dalam nomor 1,2, dan 3 merupakan sumber hukum primer. Sedangkan, sumber hukum yang dimaksud di dalam nomor 4 merupakan sumber hukum subsider. Urutan dari sumber hukum tersebut tidak mencerminkan peringkat urgensi dari masing-masing sumber. Dalam statuta tersebut sama sekali tidak mengatur mengenai hal itu. Setiap sumber memiliki posisinya tersendiri dan arti penting dari sumber tersebut tergantung dari sudut pandang orang yang menentukannya serta tergantung juga pada tolak ukurnya. Contohnya, jika dilihat melalui perspektif sejarah, maka sumber hukum yang terpenting adalah kebiasaan internasional karena merupakan sumber hukum tertua. Jika dilihat dari perspektif realitas dan fungsinya dalam kenyataan hidup masyarakat internasional, maka sumber hukum yang terpenting adalah perjanjian internasional karena perjanjian tersebut merupakan instrumen hukum utama dalam pengaturan hubungan antar negara, pengaturan

¹⁹ Henry Campbell, *Black's Law Dictionary, Fifth Edition*, (St. Paul Minn : West Publishing, 1979), hlm. 500

masalah yang semula diatur dalam hukum kebiasaan juga termasuk di dalam perjanjian internasional. Jika dilihat dari perspektif sudut pandang pengembangan hukum, maka sumber hukum yang terpenting adalah prinsip-prinsip hukum umum karena prinsip-prinsip ini memberikan dasar bagi Mahkamah dalam mengembangkan kaidah hukum baru dalam penanganan perkara.²⁰

2.3. Hukum Udara Internasional

Hukum Udara merupakan serangkaian aturan yang mengatur penggunaan ruang udara dan manfaatnya bagi penerbangan, masyarakat umum, dan negara-negara di dunia.²¹

Hukum udara sangat erat kaitannya dengan hukum internasional, salah satu sumber hukum udara yang menjadi rujukan dalam penulisan ini adalah tentang penerbangan sipil yang tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 serta aturan sebelumnya yakni Konvensi Paris 1919. Sumber hukum tersebut mengacu pada Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah International (*International Court of Justice-ICJ*) yang menyatakan bahwa konvensi internasional dapat menjadi rujukan dalam aturan hukum internasional. Dalam hukum udara, jika dikaitkan dengan subjek hukum internasional terdapat negara menjadi subjek hukum internasional. Dikarenakan dalam penerbangan internasional terdapat pesawat dengan bendera asal yang mewakili negaranya serta negara kolong yang dilewati oleh pesawat udara.

Pengaturan terhadap Hukum Udara Internasional tersebut yakni :

1. Konvensi Paris 1919

Perjanjian Paris 1919 merupakan hasil dari putusan Dewan tertinggi dari Konferensi perdamaian untuk mengadakan suatu panitia penerbangan dan memberi tugas kepadanya untuk menyiapkan suatu

²⁰ Mochtar Kusumaatmadja, Pengantar Hukum Internasional, (Bandung : Binacipta, 1978), hlm. 109
²¹ Fong Tang Ut, Air law, https://www.dsaj.gov.mo/WebModules/ContentFileGen.aspx?Rec_Id=4947, diakses pada tanggal 6 Februari 2020

peraturan guna mengatur lalu lintas udara dimasa yang akan datang yang kemudian menghasilkan suatu perjanjian penerbangan dan ditandatangani di Paris pada tanggal 13 Oktober 1919 oleh 27 negara. Maka pada hari itu juga lahirlah yang disebut dengan Konvensi Paris 1919 (*Paris Convention*). Perjanjian tersebut diputuskan oleh Dewan tertinggi dari Konferensi perdamaian tepat beberapa bulan sebelum ditanda tangannya perjanjian perdamaian di Versailles. Perjanjian Paris ini juga merupakan cikal bakal lahirnya Konvensi Chicago.

Pasal 1 Konvensi Paris 1919:

*“The High Contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty the air space above its territory. For the purpose of the present Convention, the territory of a State shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto”.*²²

Berarti bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Dengan tujuan negara harus memahami wilayahnya sendiri baik negara induk maupun bagian kolonialnya serta perairan teritorial yang berbatasan dengannya.

Hal yang juga perlu diperhatikan adalah ketentuan dari Pasal 2 Konvensi Paris :

“Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory to the aircraft of the other contracting States, provided that the conditions laid down in the present Convention are observed. Regulations made by a contracting State as to the admission over its territory

²² *Paris Convention 1919*, http://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_convention.pdf, diakses pada tanggal 19 November 2020 pukul 14.34

*of the aircraft of the other contracting States shall be applied without distinction of nationality”.*²³

Artinya “Setiap Negara yang melakukan perjanjian di masa damai untuk sesuai kebebasan lintas damai di atas wilayahnya dengan pesawat dari kontraktor lain Serikat , asalkan kondisi yang ditetapkan dalam Konvensi ini yang diamati. Peraturan yang dibuat oleh Negara kontrak untuk pengakuan atas wilayahnya dari pesawat dari kontraktor lain Serikat harus diterapkan tanpa perbedaan kewarganegaraan” makna yang terkandung dalam pasal 2 tersebut adalah bahwa masalah lintas damai sepenuhnya diberikan kepada pesawat udara komersial dan non-komersial, akan tetapi dalam batasan pesawat udara negara anggota konvensi saja. Maka dapat dikatakan bahwa pesawat udara negara anggota konvensi bebas melintas tanpa melihat negara mana itu (*distinction of nationality*).

Ketentuan Pasal 2 ini memiliki arti bahwa masalah lintas diberikan kepada pesawat udara komersial dan non-komersial, akan tetapi dalam batas pesawat udara negara anggota Konvensi saja. Dengan demikian, pesawat udara negara anggota Konvensi memiliki hak untuk melintasi wilayah udara negara anggota Konvensi yang lain tanpa lu mendapat izin terlebih dahulu oleh pemerintah negara yang disebut terakhir.

2. Konvensi Chicago 1944

Konvensi Chicago 1944 sendiri direncanakan menjelang berakhirnya perang dunia kedua. Konvensi tersebut diadakan dengan tujuan untuk menyusun ketentuan-ketentuan atau aturan bersama yang baru sebagai pengganti dari Konvensi Paris 1919 mengenai lalu lintas udara sipil internasional. Terdapat beberapa asas umum dalam

²³ *Paris Convention 1919*, http://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_convention.pdf, diakses pada tanggal 19 November 2020 pukul 14.45

Konvensi Chicago 1944 yakni pada pasal 1 mengenai kedaulatan negara, pasal 2 mengenai wilayah teritorial, pasal 3 mengenai pesawat sipil dan pesawat negara serta pasal 4 mengenai penyalahgunaan penerbangan sipil. Akan tetapi penulis akan membahas dari pasal 1 dan pasal 2 mengingat pasal tersebut sangat erat kaitannya dengan penulisan yang penulis bahas.

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yakni :

*“The contracting state recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory”.*²⁴

Pasal 1 tersebut bermakna negara peserta mengakui bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Maka dapat disimpulkan bahwa adanya kedaulatan negara di ruang udara yang ada di atas wilayah negara bersangkutan.

Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 yakni:

*“For the purpose of this convention the territory of a state shall be deemed to be land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such state”.*²⁵

Dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan wilayah udara suatu negara adalah ruang udara yang terletak di atas wilayah daratan dan laut teritorial termasuk di atas perairan pedalaman.

Dilihat dari pasal 1 dan pasal 2 Konvensi Chicago 1944, maka konvensi tersebut mengatur tentang kedaulatan negara terhadap wilayah udaranya. Wilayah udara sendiri memiliki arti penting baik

²⁴ Chicago Convention, https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2020 pukul 17.10

²⁵ Chicago Convention, https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2020 pukul 17.10

dalam segi strategis maupun dalam segi meningkatkan kemampuan di bidang penerbangan sipil dan militer, karena di wilayah udara nasionalnya suatu negara mempunyai kedaulatan. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang kedaulatan negara di ruang udara nasionalnya sedangkan yang dimaksud dengan wilayah lebih lanjut diatur dalam Pasal 2 Konvensi Chicago 1944.

Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 berbunyi :

*“No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization”.*²⁶

Yang berarti bahwa tidak ada layanan penerbangan udara internasional yang dijadwalkan dapat dioperasikan di atas atau ke dalam wilayah negara kontrak, kecuali dengan izin khusus atau memiliki otoritas lainnya dari negara tersebut dengan tidak melupakan ketentuan dari izin atau otoritas tersebut. Pasal ini mengatur tentang penerbangan sipil yang melayani pengangkutan terjadwal internasional (*schedule international*) hanya dapat beroperasi apabila telah mengantongi izin berupa suatu *“permission”* atau pemberian haknya oleh negara yang melintasi rute penerbangannya. Maka dapat dikatakan bahwa, pengoperasian angkutan udara internasional yang memerlukan adanya perjanjian antar negara, baik secara bilateral maupun secara multilateral.

Terdapat enam dokumen hasil dari Konvensi Chicago 1944 yaitu :

1. *“The Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention 1944).*
2. *International Air Services Transit Agreement (IATA).*
3. *International Air Transport Agreement (IATA).*

²⁶ *Chicago Convention*, https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2020 pukul 17.10

4. *Draft of 12 Technical Annexes (Annex 1 – 12).*
5. *Standard form of Bilateral Agreement (Chicago Form Agreement).*
6. *The Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO)*".²⁷

Hak-hak khusus dan kewajiban-kewajiban bagi semua negara peserta telah ditetapkan dalam sembilan puluh enam pasal dari Konvensi Chicago 1944. Konvensi tersebut juga telah ditandatangani oleh 152 negara termasuk negara Belanda, Malaysia dan Ukraina.²⁸

Salah satu kelemahan dari Konvensi Chicago 1944 adalah adanya pertentangan kepentingan antara penegakan kedaulatan negara secara maksimal dengan kekerasan senjata yang berlawanan dengan kepentingan melindungi keselamatan jiwa manusia di dunia penerbangan sipil. Sehingga pada tanggal 10 Mei 1984 di Montreal telah ditandatangani protokol yang mengubah Konvensi Chicago (*Amandement to Chicago Convention 1944*) dengan memasukkan Pasal 3 Bis, mengenai:

1. "Kewajiban hukum untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil (*must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight*).
2. Sebagai perwujudan kedaulatan, negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil pelanggar untuk mendarat di bandar udara yang ditentukan (*to require the landing at some designated airport*). Dalam menerapkan wewenangnya, negara diharapkan untuk memperhatikan ketentuan yang pertama di atas.
3. Negara diminta menggunakan prosedur pencegahan (*Interception*) terhadap pesawat udara sipil. Negara Juga dituntut agar menetapkan perundang-undangan nasionalnya dengan ketentuan hukuman yang berat (*shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties*) bagi para pemilik atau operator pesawat udara sipil yang

²⁷ <https://www.icao.int/Pages/default.aspx> diakses pada tanggal 20 Desember 2020 pukul 07.30

²⁸ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf diakses pada tanggal 25 Desember 2020 pukul 18.00

terdaftar di negaranya yang melanggar prinsip pematuhan dalam menghadapi intersepsi oleh negara lain.

4. Setiap pesawat udara sipil harus mematuhi instruksi yang diberikan oleh pesawat udara negara yang melakukan pencegahan dengan tujuan tidak akan dipergunakan untuk maksud yang bertentangan dengan tujuan Konvensi Chicago (*Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention*)”.²⁹

2.4. Kedaulatan Negara Kolong Atas Ruang Udaranya

2.4.1. Kedaulatan Negara

Berdasarkan pendapat Jean Bodin, kedaulatan negara (*state sovereignty*) dipahami sebagai sesuatu yang tertinggi, yaitu kekuasaan mutlak dan abadi, tidak terbatas dan tidak dapat dibagi-bagi. Ia menganggap bahwa kedaulatan merupakan atribut negara, sebagai sifat khas negara. Tanpa kedaulatan, maka negara tidak akan ada karena negara dan kedaulatan merupakan kekuasaan mutlak dan abadi dari negara. Menurut Bodin, tidak ada kekuasaan yang lebih tinggi yang dapat membatasi kekuasaan negara.³⁰ Unsur-unsur kedaulatan menurut Bodin yang mengandung satu-satunya kekuasaan sebagai :

1. “Asli, artinya tidak diturunkan dari sesuatu kekuasaan lain.
2. Tertinggi artinya tidak ada kekuasaan lain yang lebih tinggi yang dapat membatasi kekuasaannya
3. Bersifat abadi atau kekal
4. Tidak dapat dibagi-bagi karena hanya ada satu kekuasaan tertinggi saja

²⁹ <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1984.pdf> diakses pada tanggal 20 Desember 2020 Pukul. 08.07.

³⁰ Sefriani, Hukum Internasional Suatu Pengantar, (Jakarta : Rajawali Pers, 2018), hlm.12

5. Tidak dapat dipindahkan atau diserahkan kepada sesuatu badan lain”.³¹

Kedaulatan negara merupakan unsur dari adanya sebuah negara. Asas dari sebuah negara berdaulat adalah negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*). Dilihat dari sudut pandang ilmu bahasa, kedaulatan merupakan sebuah kekuasaan tertinggi dari suatu pemerintahan baik dari segi negara, daerah dan sebagainya yang berada dalam suatu negara. Seiring perkembangan jaman, kedaulatan negara mendapat perubahan makna. Kedaulatan negara tak lagi bersifat mutlak akan tetapi pada batas tertentu diharuskan untuk dapat menghormati negara lain yang selanjutnya diatur secara lebih khusus melalui hukum internasional. Hal tersebut kemudian dikenal juga dengan istilah kedaulatan negara bersifat relatif (*Relative Sovereignty of State*).³² Pada hakikatnya, negara yang berdaulat harus tunduk dan menghormati hukum internasional baik dari segi kedaulatan maupun integritas dari wilayah negaranya.

Menurut *Worldwide Air Transport Conference* yang diadakan di Montreal pada tanggal 18 sampai 22 Maret 2013 tentang *Airspace Sovereignty* (kedaulatan ruang udara) dalam bab 1 pendahuluan mengatur tentang :

“State Sovereignty is a fundamental principle of international law. However, the term is very often used in a political sense, with differing interpretations depending on context and intention. The notion of sovereignty is dynamic, evolving with the development of the global institutional environment. In aviation, sovereignty refers to the ownership of airspace. In other words, to the exclusive competence of a State to exercise its legislative, administrative and judicial powers within its national airspace. However, air

³¹ Affandi Mochtar, Ilmu-ilmu negara, (Bandung : Lembaga Penerbitan Fakultas Sosial UNPAD, 1986) hlm. 160

³² Suryo Sakti Hadiwijoyo, Perbatasan negara dalam dimensi hukum internasional, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2011), hlm. 8.

navigation services require a global, seamless, and performance-based approach to management of airspace, rather than one based on national borders. For this to materialise, all stakeholders need a fully developed understanding of the meaning of national sovereignty consistent with present and future political, economic and social realities. Such an understanding of the concept of sovereignty does not require any amendment to the Convention on International Civil Aviation (the Chicago Convention)".³³

Dalam tulisan tersebut dapat disimpulkan bahwa kedaulatan negara adalah prinsip dasar hukum internasional. Dalam penerbangan, kedaulatan mengacu pada kepemilikan wilayah udara. Dengan kata lain, pada kewenangan eksklusif suatu Negara untuk menjalankan kekuasaan legislatif, administratif dan yudikatifnya di dalam wilayah udara nasionalnya. Namun, layanan navigasi udara memerlukan pendekatan global, tanpa kendala, dan berbasis kinerja untuk pengelolaan wilayah udara, bukan berdasarkan perbatasan negara. Agar hal ini dapat terwujud, semua pemangku kepentingan membutuhkan pemahaman yang berkembang sepenuhnya tentang makna kedaulatan nasional sesuai dengan realitas politik, ekonomi dan sosial saat ini dan di masa depan. Pemahaman tentang konsep kedaulatan seperti itu tidak memerlukan amandemen Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (Konvensi Chicago). Akan tetapi, di bawah Konvensi Chicago diatur bahwa setiap negara bagian memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya.

³³ No, Author, Airspace Sovereignty, <https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf.6.WP.080.1.en.pdf>, diakses pada tanggal 5 Februari 2021 pukul 16.36

“Ruang udara yang ada di atas suatu negara dengan ketinggian tertentu akan dengan sendirinya menjadi tanggung jawab negara di bawah ruang udara tersebut. Negara yang wilayah kedaulatannya berada di bawah suatu ruang udara tertentu disebut sebagai negara kolong di mana memiliki kedaulatan sampai ketinggian yang tidak terbatas dan hanya dibatasi oleh kewajiban untuk memberikan hak lintas damai kepada pesawat udara negara lain”.³⁴ Dalam pembahasan tentang negara kolong maka dapat dihubungkan dengan kedaulatan negara di wilayah udara yang tentunya menjadi tanggung jawab suatu negara kolong atas berbagai keadaan yang ada di dalamnya.

Berdasarkan teori kepemilikan ruang udara (*The Air Sovereignty theory*) menyatakan bahwa udara itu tidak bebas, sehingga negara berdaulat atas ruang udara yang ada di atas wilayah negaranya. Teori ini dapat dikelompokkan menjadi :

1. “Negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap satu ketinggian tertentu di ruang udara.
2. Negara kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai bagi navigasi pesawat-pesawat udara asing; dan
3. Negara kolong berdaulat penuh tanpa batas”.³⁵

Hubungan antara negara kolong dengan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 sangat erat kaitannya, karena di dalam pasal 1 tersebut juga menyatakan bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Pasal tersebut juga memberikan pandangan mengenai perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya.

³⁴ T. May Rudy, Hukum Internasional 2, (Bandung : PT Refika Afitama,2011), hlm. 33.

³⁵ Setyo Widagdo, <https://klinikhukum.wordpress.com/2007/08/13/masalah-kedaulatan-negara-di-ruang-udara-kaitannya-dengan-hak-lintas-berdasarkan-konvensi-chicago-1944-dan-perjanjian-lain-yang-mengaturnya/> diakses 30 November 2020 Pukul. 19.27.

2.4.2. Wilayah Udara

Wilayah udara dari suatu udara merupakan 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*). Prinsip sampai ketinggian tidak terbatas ini sudah tidak dapat dipertahankan lagi seiring dengan kemajuan teknologi seperti peluncuran dan penempatan satelit di ruang angkasa.”³⁶

Sebagian besar negara di dunia telah meratifikasi Konvensi Chicago 1944³⁷ yang berarti bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara yang ada di atas wilayahnya, dan tidak dikenal adanya hak lintas damai. Jadi tidak satu pun pesawat udara asing diperbolehkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin yang bersangkutan.

FIR (*Flight Information Region*) adalah suatu ruang udara yang telah ditetapkan dimensinya di mana di dalamnya diberikan *Flight Information Service* dan *Alerting Service*. *Flight Information Service* adalah salah satu bentuk pelayanan yang dan dipersiapkan dan ditujukan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh demi keselamatan dan efisiensi penerbangan. Sedangkan *Alerting Service* adalah pelayanan yang diberikan pada organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang/penerbangan yang membutuhkan pertolongan dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan pencarian dan pertolongan.

Terbentuknya FIR (*Flight Information Region*) didasarkan kepada Konvensi Chicago 1944 khususnya dalam Annex 11

³⁶ Sefriani, Hukum Internasional Suatu Pengantar, (Jakarta : Rajawali Pers, 2018), hlm.192.

³⁷ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf diakses pada tanggal 3 Januari 2021 pukul 13.32

tentang ATS (*Air Traffic Services*). *Annex 11* mendefinisikan *Flight Information Region* atau FIR definisikan sebagai, “*An airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided*”.³⁸ FIR memiliki fungsi untuk mengontrol dan mengelola lalu lintas udara dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Pengelolaan yang dilakukan oleh negara dalam FIR meliputi dua hal yaitu layanan informasi penerbangan (*flight information services*) dan layanan kesiapsiagaan (*alerting services*).³⁹

Sesuai dengan pasal 22 dan pasal 68 Konvensi Chicago 1944 yakni :

*“Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulation or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting State, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passenger and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance”. And “Each contracting State may, subject to the provisions of the Convention, designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use”.*⁴⁰

Dari kedua pasal di atas, dapat disimpulkan bila suatu negara mendelegasikan ruang udaranya kepada negara lain, maka tanggung jawab terhadap pengelolaan ATS tersebut di atas teritorial negara yang bersangkutan, tidak akan mengesampingkan kedaulatan negara delegasi. Dengan kata lain, negara lain yang mengelola hanya dibatasi pada persoalan teknis operasional, dan tidak akan lebih

³⁸ *Internasional Civil Aviation Organization, Annex 11 to the Convention on Internasional Civil Aviation: Air Traffic Service 1-7 (13ed., Internasional Civil Aviation Organization, 2001).*

³⁹ Tristam Pascal Moeliono, John Lumban Tobing, Niken Prawesti dan Adrianus A. V. Ramon,, *Hukum Internasional, Hukum Nasional, dan Indonesia 157* (Unpar Press, 2018).

⁴⁰ *Chicago Convention*, https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf, diakses pada tanggal 4 Januari 2020

melebar dari konteks keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas yang menggunakan ruang udara dimaksud. Untuk selanjutnya, dibutuhkan suatu perjanjian antara kedua belah pihak yang berisikan persyaratan mengenai pelayanan yang mencakup fasilitas dan tingkatan pelayanan yang akan diberikan.

Diharapkan, negara yang mendelegasikan dapat menerima ketentuan di atas dan tidak akan mengubah ketentuan-ketentuan yang telah dibuat tanpa adanya persetujuan dari negara yang memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan. Keduanya dapat menghentikan kesepakatan yang telah dicapai sewaktu-waktu.⁴¹

2.4.3. Tanggung Jawab Negara

Tanggung jawab negara dalam hukum internasional didasari dengan latar belakang pemikiran bahwa tidak ada satu pun negara yang dapat menikmati haknya tanpa menghormati hak negara lain. Setiap pelanggaran hak yang dilakukan oleh negara lain menyebabkan negara tersebut wajib untuk memperbaikinya atau dengan kata lain mempertanggungjawabkannya. Pengertian tanggung jawab negara sendiri dalam *Dictionary of Law* menyatakan bahwa

*“Obligation of a state to make reparation arising from a failure to comply with a legal obligation under international law”.*⁴²

Dapat disimpulkan bahwa kewajiban suatu negara untuk melakukan perbaikan (*reparation*) yang timbul dari kesalahan yang dilakukan oleh suatu negara untuk memenuhi kewajiban hukum menurut hukum internasional. Hal tersebut merupakan hal yang biasa dalam sistem hukum di mana setiap ada pelanggaran terhadap kewajiban yang mengikat secara hukum maka akan ada pula tanggung jawab bagi pelanggarnya.

⁴¹Heri

<https://www.kompasiana.com/hermar/599ac2df24086e46b32eb1e3/memerdekakan-ruang-udara-indonesia?page=all>, diakses pada tanggal 11 December 2020, Pukul. 14.00.

⁴² Martin, Elizabeth.A, *Dictionary of Law.Oxford University:2002.New York*.Hlm 477.

Menurut Sugeng Istanto, pengertian dari tanggung jawab negara (pertanggungjawaban negara). Menurutnya pertanggungjawaban negara adalah kewajiban negara memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas suatu hal yang terjadi dan kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkan.⁴³

Menurut Malcolm N. Shaw, terdapat tiga karakter atau ciri-ciri yang esensial dari suatu pertanggungjawaban negara, di antaranya :

1. *“The existence of an international legal obligation in force as between two particular states,*
2. *There has occurred an act or omission which violates that obligation and which is imputable to the state responsible;*
3. *That loss or damage has resulted from the unlawful act or omission”.*⁴⁴

Dari ketiga karakter atau ciri-ciri diatas, dapat diartikan bahwa terdapat tiga unsur yang harus dipenuhi yakni :

1. Terdapat kewajiban internasional yang mengikat antara dua negara agar dapat diminta pertanggungjawabannya;
2. Terdapat perbuatan atau kelalaian yang melanggar kewajibannya dan merupakan pertanggungjawaban negara;
3. Terdapat kerugian atau kerusakan yang diakibatkan oleh perbuatan atau kelalaian yang melanggar hukum.

Dari penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa Malcolm N. Shaw menyatakan negara hanya dapat diminta pertanggungjawabannya apabila suatu negara memenuhi ketiga

⁴³ Istanto, F.Sugeng, Hukum Internasional, (Yogyakarta : Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2010), hlm. 105

⁴⁴ Shaw, Malcolm. *International Law, 6th Edition. Cambridge University Press: 2008, New York*, Hlm.781.

unsur tersebut. Apabila salah satu dari ketiga unsur tersebut tidak terpenuhi maka negara tidak dapat diminta pertanggungjawabannya.

Menurut pasal 1 *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* :

“Every internationally wrongful act of a State entails the international responsibility of that State”.⁴⁵

Jika diartikan maka setiap tindakan kesalahan yang dilakukan secara internasional dari suatu negara memerlukan tanggung jawab internasional dari negara tersebut. Dengan tidak melupakan pasal 2 dari *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* yakni :

“There is an internationally wrongful act of a State when conduct consisting of an action or omission: (a) is attributable to the State under international law; and (b) constitutes a breach of an international obligation of the State”.⁴⁶

Jika diartikan maka tindakan negara yang dapat dikatakan salah secara International adalah tindakan yang berasal dari negara berdasarkan hukum internasional dan merupakan bentuk pelanggaran terhadap kewajiban internasional dari negara.

Menurut Konvensi Montevideo 1933 yang mengatur mengenai Hak dan tugas Negara, kualifikasi suatu negara sebagai subjek hukum internasional diatur dalam pasal 1 Konvensi Montevideo 1933 yaitu suatu negara haruslah mempunyai penduduk yang tetap, memiliki wilayah teritorial tertentu, serta pemerintahan yang sah dan kemampuan mengadakan hubungan dengan negara lain.⁴⁷ Negara merupakan subjek hukum internasional yang pertama

⁴⁵ *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, Yearbook of the International Law Commission, 2001, vol. II (Part Two)*.

⁴⁶ *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, Yearbook of the International Law Commission, 2001, vol. II (Part Two)*.

⁴⁷ Montevideo Convention On Rights and Duties of States, December 26, 1933

karena negara menunjukkan bahwa pihak yang pertama melakukan hubungan internasional. Sejumlah aturan yang disediakan masyarakat internasional berupa aturan tingkah laku yang harus ditaati negara apabila negara tersebut saling mengadakan hubungan.⁴⁸ Negara yang menjadi subjek hukum internasional artinya negara yang merdeka, berdaulat dan tidak merupakan bagian dari suatu negara lainnya. Artinya negara memiliki pemerintahan tersendiri dengan penuh kekuasaan terhadap warga negara dalam lingkungan kewenangannya.

Tanggung jawab negara hanya bisa dituntut dalam hubungan internasional (antar negara), ketika suatu negara melakukan pelanggaran kewajiban yang berakibat ruginya negara lain atau suatu negara yang melakukan kelalaian terhadap negara lain yang muncul dari perjanjian, hukum kebiasaan internasional, atau akibat tidak memenuhi kewajiban yang muncul dari putusan pengadilan.⁴⁹ Oleh karena itu, penulis berpendapat bahwa suatu negara sebagai subjek hukum internasional sama kedudukannya seperti manusia sebagai subjek hukum. Jika melakukan kesalahan, maka harus bertanggung jawab, perbedaannya adalah jika manusia melakukan kesalahan ia hanya perlu bertanggung jawab dengan individu lainnya, akan tetapi jika negara membuat kesalahan maka ia harus bertanggung jawab secara hukum internasional karena sifatnya antar negara.

Dalam hal pelanggaran/kelalaian yang dibuat oleh negara, maka mengingat pasal 31 *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* :

1. *“The responsible State is under an obligation to make full reparation for the injury caused by the internationally wrongful act.*

⁴⁸ Arum Sutrisni Putri, <https://www.kompas.com/skola/read/2020/06/15/193000169/subyek-hukum-internasional?page=all> diakses pada tanggal 11 Desember 2020 Pukul. 08.27.

⁴⁹ Sefriani, 2018, Hukum Internasional Suatu Pengantar, Ed. Kedua, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 255.

*2. Injury includes any damage, whether material or moral, caused by the internationally wrongful act of a State”.*⁵⁰

Menurut pasal tersebut, maka negara yang bertanggung jawab memiliki kewajiban untuk melakukan perbaikan penuh atas cedera yang disebabkan oleh tindakan yang salah secara internasional. Cedera yang dimaksud adalah kerusakan, baik secara materi maupun moral yang disebabkan oleh tindakan yang salah secara internasional dari suatu negara.

Pasal yang mengatur tentang ganti kerugian terdapat dalam pasal 34 tentang bentuk penggantian, pasal 36 tentang kompensasi, pasal 37 tentang kepuasan. Semua aturan penggantian tersebut juga mengacu pada pasal 39 tentang seberapa besar niat negara dalam melakukan kesalahan tersebut, dalam *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* yang dibuat oleh International Law Commission (ILC) pada tahun 2001 yakni :

Article 34 Forms of reparation

“Full reparation for the injury caused by the internationally wrongful act shall take the form of restitution, compensation and satisfaction, either singly or in combination, in accordance with the provisions of this chapter”.

Article 36 Compensation

*“1. The State responsible for an internationally wrongful act is under an obligation to compensate for the damage caused thereby, insofar as such damage is not made good by restitution.
2. The compensation shall cover any financially assessable damage including loss of profits insofar as it is established”.*

Article 37 Satisfaction

“1. The State responsible for an internationally wrongful act is under an obligation to give satisfaction for the injury caused by that act

⁵⁰ *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2020

insofar as it cannot be made good by restitution or compensation.

2. Satisfaction may consist in an acknowledgement of the breach, an expression of regret, a formal apology or another appropriate modality.

3. Satisfaction shall not be out of proportion to the injury and may not take a form humiliating to the responsible State”.

Article 39 Contribution to the injury

*“In the determination of reparation, account shall be taken of the contribution to the injury by wilful or negligent action or omission of the injured State or any person or entity in relation to whom reparation is sought”.*⁵¹

Jika dilihat dari empat pasal tersebut, dapat disimpulkan bahwa setiap negara yang melakukan kesalahan internasional wajib melakukan penggantian secara penuh baik dalam bentuk ganti rugi, kompensasi dan kepuasan, dipenuhi baik dengan cara tunggal atau kombinasi penggantian sesuai dengan ketentuan pada pasal 34 tersebut sedangkan pasal 36 mengatur pada kompensasi di mana pasal tersebut mewajibkan negara yang melakukan kesalahan secara internasional wajib memberikan kompensasi. Kompensasi tersebut juga harus mencakup setiap kerusakan yang dapat dinilai secara finansial. Pada pasal 37 diatur jika tindakan ganti rugi atau kompensasi tidak dapat dipenuhi, maka negara yang bertanggung jawab atas tindakan salah secara internasional tersebut wajib memberikan kepuasan atas tindakan yang merugikan tersebut. Kepuasan dapat berupa pengakuan atas pelanggaran, ekspresi penyesalan, permintaan maaf secara formal ataupun cara lain yang layak. Kepuasan juga tidak boleh mengambil bentuk yang menghina negara yang bertanggung jawab atau di luar proporsi kerusakan tersebut. Pasal-pasal di atas diatur dengan tidak melupakan

⁵¹ *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2020

perhitungan dengan letak tindakan negara tersebut apakah negara tersebut melakukannya karena disengaja atau karena lalai.

Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts yang diatur dalam *International Law Commission* (ILC) masih merupakan naskah (*draft*). Akan tetapi, ILC tetap dapat dijadikan dasar hukum dalam penelitian ini karena ILC merupakan kodifikasi dari hukum internasional yang dikeluarkan oleh *United Nation General Assembly* (UNGA) dalam Pasal 13 ayat (1) huruf (a) dari Piagam PBB, terlebih lagi ada 24 pakar hukum (*highly qualified publicist*) yang merupakan anggota dari ILC. Oleh karena itu, ILC dapat menjadi dasar hukum berdasarkan Pasal 38 ayat (1) Statuta ICJ sebagai salah satu sumber Hukum Internasional.

Setiap negara penandatangan atau negara partisipan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (Konvensi Chicago), Negara-negara Anggota ICAO (*International Civil Aviation Organization*) berkewajiban untuk mengkomunikasikan potensi risiko terhadap operasi penerbangan sipil yang aman dan terjamin di wilayah udara kedaulatan atau yang didelegasikan, termasuk yang berkaitan dengan zona konflik. Setiap negara perlu melakukan upaya ini melalui *Point of Contact* Penerbangan (POC) atau melalui mekanisme kontingensi regional. Selain itu, maskapai penerbangan yang terdaftar di wilayah negara bagian juga akan sering melakukan penilaian atau evaluasi risiko zona konflik milik mereka sendiri, termasuk melalui penyedia pemantauan keamanan pihak ketiga, untuk merencanakan rute dan operasi mereka dengan aman berdasarkan informasi terbaru yang tersedia.⁵²

Dalam penerbangan internasional, negara sendiri memiliki tanggung jawab yang sangat besar berkaitan dengan penerbangan

⁵² *Internasional Civil Aviation Organization*, <https://www.icao.int/safety/ConflictZones/Pages/default.aspx> diakses 20 Desember 2020 Pukul. 08.02.

baik itu terkait kewajiban menjaga lalu lintas penerbangan, yang mencakup kewajiban untuk mencegah kelalaian-kelalaian yang membahayakan keselamatan (*safety overflight*), serta kewajiban untuk menghukum tindakan kriminal yang membahayakan keselamatan penerbangan (*safety overflight*).

2.4.4. Yurisdiksi Negara

Dalam konvensi Chicago 1944, telah ditentukan bahwa badan legislatif dari suatu negara yang berdaulat memiliki kewenangan untuk menentukan seberapa ketat aturan keselamatan penerbangan (*safety overflight*) sipil sesuai dengan wilayah yurisdiksi masing-masing dari negara tersebut. Dalam skala internasional, kewajiban untuk menjaga keselamatan penerbangan secara umum merupakan kewajiban yang bersifat erga omnes⁵³ dan setiap negara di dunia memiliki kepentingan terhadapnya. Dengan demikian, dapat dianalogikan bahwa standar keselamatan yang ada dalam Konvensi Chicago 1944 yang juga disusun oleh ICAO memiliki tujuan untuk melindungi kepentingan bersama komunitas penerbangan sipil internasional tanpa melupakan prinsip keberlakuannya yakni bukan hanya terhadap negara anggota ICAO tetapi juga kepada non anggota.

Meskipun keselamatan penerbangan sipil secara umum merupakan kewajiban yang harus ditaati oleh seluruh negara baik anggota maupun non anggota ICAO, kewajiban untuk menaati standar keselamatan lalu lintas penerbangan memberikan kesempatan bagi negara berdaulat untuk menentukan seberapa ketat peraturan keselamatan penerbangan yang diberlakukan di dalam yurisdiksi wilayah negaranya masing-masing. Misalnya negara Indonesia memiliki peraturan negaranya sendiri tentang

⁵³ Erga omnes merupakan kewajiban suatu negara terhadap komunitas internasional secara keseluruhan.

penerbangan pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009

2.4.5. Pembatasan Wilayah Udara dengan NOTAM

Notice To Airmen atau yang disebut juga sebagai NOTAM adalah pemberitahuan yang berisi informasi penting dan ditujukan kepada petugas yang bersangkutan terkait dengan operasi penerbangan tetapi bukan merupakan suatu pemberitahuan yang diperoleh jauh hari sebelum operasi penerbangan dilakukan. NOTAM menyatakan status tidak normal dari komponen yang merupakan bagian dari *National Airspace System* (NAS). Notam memberikan indikasi status NAS secara *real-time* (secara langsung pada waktu tersebut) dan status tidak normal dari NAS. NOTAM sendiri berkaitan dengan penetapan, kondisi atau setiap perubahan pada fasilitas, layanan, prosedur atau bahaya di NAS. NOTAM juga memiliki bahasa yang unik dengan menggunakan perjanjian khusus agar memudahkan komunikasi.⁵⁴

Dalam keadaan adanya larangan terbang melewati lalu lintas udara melalui NOTAM, terdapat 2 jenis NOTAM yang dapat diterbitkan:

1. ***Temporary Reserved Area*** which means volume of airspace normally under the jurisdiction of one aviation authority and temporarily reserved, by common agreement, for the specific use by another aviation authority and through which other traffic may be allowed to transit, under air traffic control clearance.
2. ***Temporary Restricted Area*** which means dimensions above the land areas or territorial waters of a state, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with

⁵⁴ No Author, What is a NOTAM?, https://www.faa.gov/about/initiatives/notam/what_is_a_notam/ diakses pada tanggal 6 Januari 2021

specific conditions".⁵⁵

Pada saat sebelum terjadinya kejadian naas tersebut, NOTAM yang dikeluarkan adalah NOTAM nomor 2 yaitu *temporary restricted area*. NOTAM tersebut bersifat sebuah larangan untuk masuk ke wilayah udara sebuah negara kolong yang sedang mengalami situasi genting atau darurat (*specific conditions*).

Pada pertengahan Bulan Maret 2014, sebagian wilayah udara di bagian timur Ukraina secara teratur ditutup untuk periode waktu yang singkat atau perlintasannya dibatasi. Lalu lintas udara sipil tidak diizinkan terbang menuju atau melewati wilayah tersebut, tetapi lain hal sebaliknya dengan pesawat militer. Pembatasan tersebut dilangsungkan terkait dengan aktivitas militer Angkatan Udara Ukraina. Sejak akhir Bulan April 2014, konflik terus meluas hingga ke wilayah udara. Penyelidikan mengungkapkan bahwa seiring konflik tersebut sudah banyak helikopter dan pesawat militer milik angkatan bersenjata Ukraina yang ditembak jatuh. Sejak 6 Juni 2014, NOTAM A1383/14 dikeluarkan maka dengan ini penerbangan sipil tidak diizinkan terbang di bawah level penerbangan 260 (sekitar 7,9 kilometer) di atas bagian timur Ukraina. Pembatasan ini dimaksudkan agar lalu lintas udara sipil dapat terbang pada ketinggian yang lebih tinggi untuk melindunginya dari serangan yang berasal dari darat. Beberapa minggu kemudian, Ukraina mengeluarkan NOTAM A1492/14 yang menetapkan pembatasan untuk level penerbangan 320 (sekitar 9,7 kilometer).⁵⁶ NOTAM ini tidak mencakup tindakan apa pun untuk melindungi lalu lintas udara sipil dari sistem senjata yang

⁵⁵ *Dutch Safety Board, Appendices MH17 Crash*
<https://www.scribd.com/document/416420238/77c9b856be08report-Mh17-Crash-Appendices>
diakses pada 31 Desember 2020 Pukul. 23.58, hlm. 26.

⁵⁶ *Dutch Safety Board, Preliminary Report: Crash Involving Malaysia Airlines 777-200 Flight MH17 (The Hague, September 2014).*

disebutkan oleh pihak berwenang. Pada 14 Juli 2014, tiga hari sebelum jatuhnya penerbangan MH17, sebuah pesawat angkut angkatan udara Ukraina, Antonov An26, ditembak jatuh di wilayah Luhansk. Dalam siaran persnya, pihak berwenang Ukraina melaporkan bahwa pesawat itu tertabrak saat terbang di ketinggian 6.200 hingga 6.500 meter. Pada tanggal 16 Juli, sebuah jet tempur Sukhoi Su25 ditembak jatuh yang menurut Ukraina sedang terbang di ketinggian 6.250 meter. Menurut Ukraina, pesawat ini telah terkena senjata yang lebih kuat daripada yang digunakan untuk menembak pesawat militer selama periode sebelum insiden ini. Diduga, sistem persenjataan yang telah digunakan (misil permukaan darat ke udara atau misil udara ke udara) juga dapat mencapai pesawat sipil pada ketinggian jelajah, namun otoritas Ukraina tidak menyadari akan adanya risiko ini. Pada tanggal 17 Juli 2014 lalu lintas udara sipil tidak diizinkan terbang di bawah level penerbangan 320 (sekitar 9,7 kilometer) di daerah itu. Wilayah udara di atas ketinggian ini tidak dibatasi dan penerbangan MH17 terbang di area yang diizinkan dan pada ketinggian yang diizinkan sesuai dengan rencana penerbangan. Pada hari itu, hingga wilayah udara ditutup, 160 pesawat sipil melintasi wilayah tersebut.⁵⁷

Pada 17 Juli 2014, berbagai NOTAM diberlakukan berkaitan dengan berbagai pembagian wilayah udara di bagian timur Ukraina, empat di antaranya relevan dengan penerbangan MH17. Sebagai contoh, sejak 14 Juli 2014 penerbangan sipil tidak diizinkan terbang di bawah level penerbangan 320 (sekitar 9,7 kilometer). Pada 17 Juli, penerbangan MH17 berada di area resmi, terbang pada ketinggian resmi dalam level penerbangan 330 (sekitar 10,1 kilometer).⁵⁸

⁵⁷*Dutch Safety Board, MH17 Crash* <https://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf>, diakses pada 19 Desember 2020 Pukul. 07:37.

⁵⁸ *Dutch Safety Board, MH17 Crash* <https://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf>, diakses pada 19 Desember 2020 Pukul. 07:37.

Mudahnya, NOTAM berisikan pesan singkat, ringkasan yang berisikan pemberitahuan dan informasi penting akan keadaan di udara demi keamanan dan keselamatan lalu lintas udara. NOTAM utamanya ditujukan untuk memberikan informasi mengenai level penerbangan.

BAB III
ANALISIS TANGGUNG JAWAB NEGARA UKRAINA TERHADAP
INSIDEN MASKAPAI MH17 YANG TERJADI DI WILAYAH UDARA
NEGARA UKRAINA

3.1. Tragedi Penerbangan Sipil Malaysia Airlines MH17 Yang Tertembak Jatuh Di Ruang Udara Negara Ukraina

Maskapai Malaysia Airlines MH17 dengan rute Amsterdam (AMS) - Kuala Lumpur (KUL) merupakan rute harian yang dimiliki oleh Malaysia Airlines dengan jadwal keberangkatan dari Bandara Internasional Schiphol pukul 12.00 waktu setempat dan tiba di Bandara Internasional Kuala Lumpur pukul 07.00 waktu setempat dengan rute yang sama setiap harinya. Pada tanggal 17 Juli 2014, maskapai Malaysia Airlines mengalami kejadian yang naas untuk kedua kalinya dalam tahun 2014. Mengingat pada tanggal 8 Maret 2014 salah satu maskapai Malaysia Airlines juga mengalami kejadian yang naas yaitu hilang kontak dari pengontrol lalu lintas udara 38 menit setelah pesawat tersebut lepas landas.

Kejadian Malaysia Airlines MH17 tersebut bermula dari pesawat Malaysia Airlines dengan kode penerbangan MH17 yang berlepas landas dari Kota Amsterdam tanggal 17 Juli 2014 pukul 00.15 (19.15 waktu Malaysia) dan dijadwalkan tiba di Bandara Internasional Kuala Lumpur pada pukul 06.10 (waktu Malaysia) hari berikutnya. Pada tanggal 18 Juli 2014 (hari kedua) Malaysia Airlines (MAS) mengkonfirmasi bahwa telah diberi notifikasi oleh *Air Traffic Control* (ATC) bahwa mereka kehilangan kontak dengan penerbangan MH17 pada pukul 14.15GMT (22.15 pada tanggal 17 Juli waktu Malaysia) pada jarak 30km dari *Tamak Waypoint*, sekitar 50 km dari perbatasan Rusia-Ukraina. Pihak berwenang Ukraina mempercayai bahwa pesawat tersebut ditembak jatuh oleh pemberontak di

zona yang sedang dilanda perang tersebut, dan untuk itu Negara Malaysia mengirimkan tim investigasinya ke Ukraina/TKP.⁵⁹

Menurut rencana penerbangan awal, MH17 akan terbang melewati negara Ukraina pada level penerbangan 330 dan kemudian diganti ke level penerbangan 350 di area negara Ukraina tepatnya di atas kota Dnipro. Ketika pesawat tersebut melewati area Dnipro di negara Ukraina pada pukul 15.53 waktu setempat (12.53 UTC/*Universal Time Ccoordinated*), pengontrol udara Dnipro meminta kepada MH17 untuk dapat naik ke level penerbangan 350 sesuai rencana penerbangan dan dapat menghindari potensi konflik dengan penerbangan *Singapore Airlines SQ351* yang juga berada di posisi level penerbangan 330. Awak penerbangan MH17 diminta untuk tetap berada di ketinggian level penerbangan 330 dan pengontrol udara menggeser penerbangan lain di sekitar pada level penerbangan 350. Pukul 16.00 waktu setempat (13.00 UTC), awak pesawat MH17 diminta untuk menyimpang menuju 20 mil dari laut (37 km) ke kiri (arah utara) keluar jalur, di jalur udara L980, dikarenakan kondisi cuaca yang kurang baik. Permintaan ini juga disetujui oleh pengontrol lalu lintas udara Dnipro. Awak kabin kemudian bertanya apakah pihaknya dapat naik ke level penerbangan 340, yang kemudian ditolak karena level penerbangan ini tidak tersedia, untuk kemudian MH17 tetap berada pada level penerbangan 330 untuk kondisi sementara. Pukul 16:19 waktu setempat (13:19 UTC), pengontrol lalu lintas udara Dnipro melihat bahwa penerbangan itu melenceng 3,6 mil laut (6,7 km) arah utara dari garis tengah yang disetujui dan untuk kemudian memerintahkan MH17 untuk kembali ke lintasan. Pada 16:19 waktu setempat (13:19 UTC), kontrol Dnipro menghubungi ATC Rusia di Rostov-on-Don (Kontrol RND) melalui telepon dan meminta izin untuk mentransfer penerbangan ke wilayah udara Rusia. Setelah mendapat izin, kontrol Dnipro berusaha menghubungi MH17 untuk menyerahkannya ke Kontrol RND pada 16:20 waktu setempat (13:20 UTC), tetapi pesawat

⁵⁹ No Author, <https://www.thestar.com.my/news/nation/2014/08/22/mh17-timeline-of-the-tragedy>, diakses 19 Desember 2020 Pukul. 05.03.

tidak merespons. Ketika MH17 tidak menanggapi beberapa panggilan, Kontrol Dnipro menghubungi Kontrol RND lagi untuk memeriksa apakah mereka dapat melihat pesawat di radar mereka. Kontrol RND memastikan bahwa pesawat telah menghilang.⁶⁰

Menurut hemat Penulis, level penerbangan merupakan nama lain dari ketinggian jelajah. Level penerbangan atau ketinggian jelajah suatu pesawat adalah salah satu kunci penting dalam penerbangan juga dalam kasus ini. Level penerbangan atau ketinggian jelajah menjadi penentu atau salah satu faktor yang dapat menyebabkan terkenanya atau tidak pesawat akan rudal saat itu.

Selain rencana rute penerbangan yang sudah dipersiapkan, tepat sebelum pesawat lepas landas awak kabin juga akan dibekali oleh NOTAM yang berhubungan dengan rencana rute penerbangan serta informasi mengenai kargo dan cuaca. Mengingat jalur yang dilalui oleh Malaysia Airlines MH17 memiliki sejumlah NOTAM yang berisikan tentang larangan ketinggian jelajah pada area Ukraina yakni; NOTAM A1383/14 yang dikeluarkan pada 6 Juni 2014 dan berisikan tentang larangan terbang oleh penerbangan sipil dengan ketinggian jelajah di bawah 26.000 kaki di atas permukaan laut atau sekitar 7,9 kilometer di atas bagian timur Ukraina. Lalu beberapa minggu setelahnya, Ukraina mengeluarkan NOTAM A1492/14 yang menetapkan pembatasan untuk ketinggian jelajah 32.000 kaki di atas permukaan laut atau sekitar 9,7 kilometer.

Berikut terlampir daftar NOTAM bersangkutan untuk MH17 yang didapat dari situs resmi DSB, baik dari negara Ukraina maupun negara Rusia:

3.1.1. NOTAM's - Ukraine ⁶¹

<i>NOTAM</i>	<i>Lower limit</i>	<i>Upper limit</i>	<i>Valid from</i>	<i>Valid to</i>
--------------	--------------------	--------------------	-------------------	-----------------

⁶⁰Gregory Polek, <https://www.ainonline.com/aviation-news/air-transport/2014-09-09/dutch-investigation-says-high-energy-objects-hit-mh17> diakses pada 19 Desember 2020 Pukul. 06.27.

⁶¹*Dutch Safety Board, Appendices MH17 Crash* <https://www.scribd.com/document/416420238/77c9b856be08report-Mh17-Crash-Appendices> diakses pada 1 Januari 2021 Pukul. 14.17, hlm. 27.

<i>number</i>				
1352/14	GND	1,500 m AMSL	29 June, 00.00	28 July, 23.59
1353/14	GND	1,500 m AMSL	29 June, 00.00	28 July, 23.59
1383/14	SFC	FL260	1 July, 00.00	28 July, 23.59
1384/14	SFC	FL260	1 July, 00.00	28 July, 23.59
1387/14	FL140	FL180	1 July, 00.00	28 July, 23.59
1389/14	FL210	FL260	1 July, 00.00	28 July, 23.59
1492/14	FL260	FL320	14 July, 18.00	14 August, 23.59 ⁴
1493/14	FL260	FL320	14 July, 18.00	14 August, 23.59 ⁵

3.1.2. NOTAM's - Russian Federation ⁶²

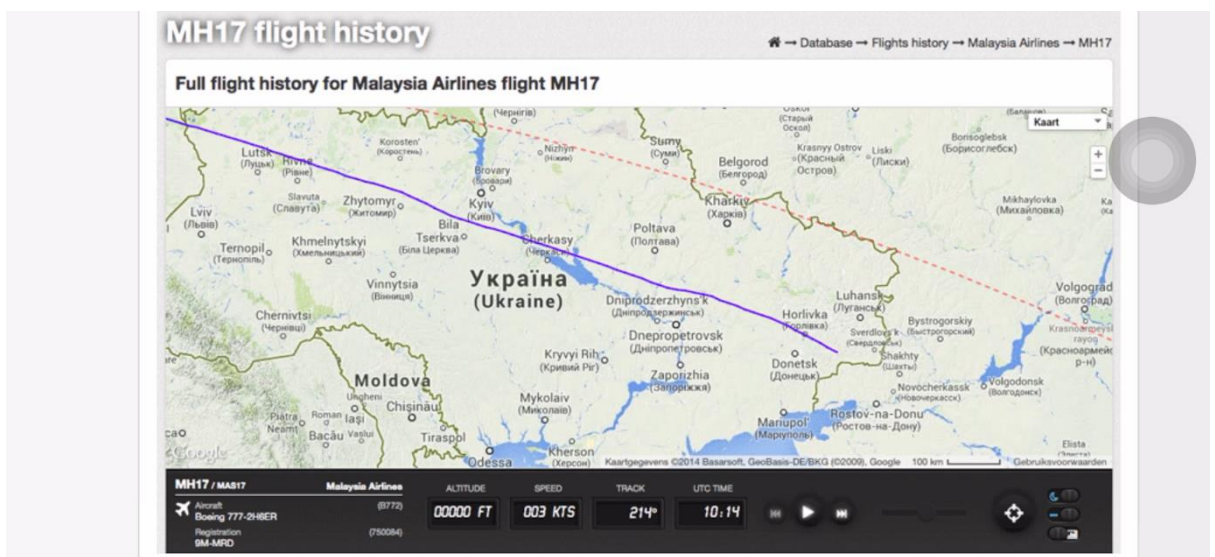
<i>NOTAM number</i>	<i>Lower limit</i>	<i>Upper limit</i>	<i>Valid from</i>	
1507/14	FL320	UNL	17 July, 15.00	
1517/14	SFC	UNL	18 July, 00.05	
<i>NOTAM number</i>	<i>Lower limit</i>	<i>Upper limit</i>	<i>Valid from</i>	<i>Valid to</i>
6158/14	Various	Various to FL530	17 July, 00.00	January 2038
2681/14	SFC	FL330/FL340	17 July, 00.00	January 2038

3.1.3. Flight Path / Rute Penerbangan

Di bawah ini dapat dilihat tampilan gambar peta atau skema rekaman jejak *flight path* melalui seorang pengguna dari situs

⁶²Dutch Safety Board, Appendices MH17 Crash <https://www.scribd.com/document/416420238/77c9b856be08report-Mh17-Crash-Appendices> diakses pada 1 Januari 2021 Pukul. 14.19, hlm. 31.

web metabunk.com tertanggal 8 July 2014 sampai 17 July 2014 serta didapat dari *database Flight radar24*. Situs metabunk.com bukanlah merupakan situs resmi akan tetapi skema rekaman yang dibuat olehnya bersumber dari *database Flight radar24*. *Flight radar24* merupakan situs resmi untuk melihat semua data rute penerbangan pesawat yang ada atau sedang berjalan di dunia. Dikarenakan tidak dapat dicantumkan rekaman video dalam penulisan ini, maka penulis memasukkan tautan di bawah dengan tujuan agar pembaca dapat mengakses dan melihat jejak penerbangan 9 hari sebelum kejadian pesawat Malaysia Airlines MH17 ditembak di atas wilayah udara Timur Ukraina.

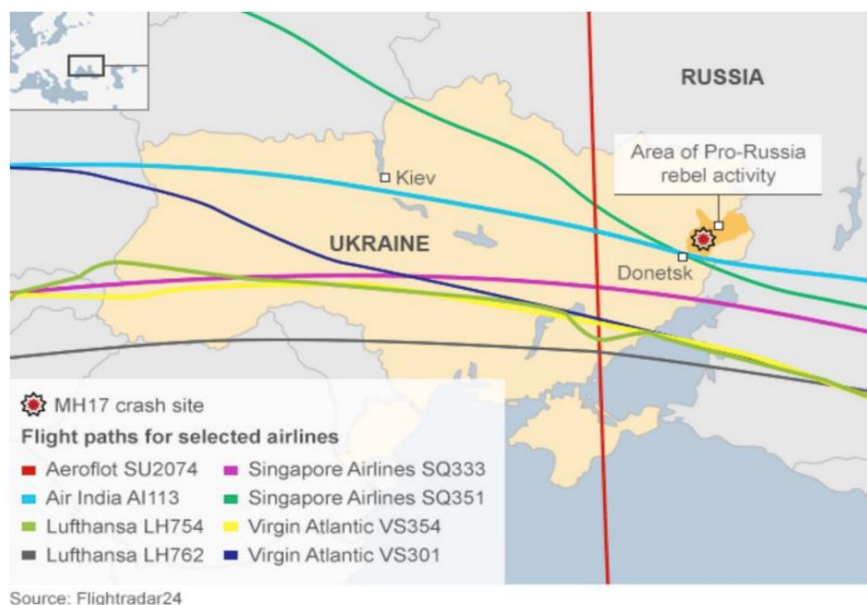


Menurut gambar animasi historis jalur penerbangan atau jalur udara perjalanan MH17 dari tanggal 8 Juli 2014 sampai 17 Juli 2014 di atas, maka seharusnya tidak ada yang salah mengenai rute dari MH 17 tersebut.

Menurut situs *Flight radar24* yang merupakan situs web untuk memantau jalur penerbangan, maskapai yang paling sering terbang melewati wilayah udara Donetsk pada minggu tersebut adalah : *Aeroflot* (86 penerbangan), *Singapore Airlines* (75 penerbangan), *Ukraine International Airlines* (62 penerbangan),

Lufthansa (56 penerbangan), dan *Malaysia Airlines* (48 penerbangan). Pada saat MH17 jatuh, terdapat beberapa pesawat komersial yang juga sedang melaksanakan penerbangan di sekitarnya.⁶³

Pada saat MH17 jatuh, terdapat beberapa pesawat komersial yang juga sedang melaksanakan penerbangan di sekitarnya. Foto terlampir menunjukkan beberapa penerbangan yang melintasi wilayah udara Ukraina pada sore hari tanggal 17 Juli 2014.⁶⁴



Setelah terlihat jelas bahwa puing-puing yang jatuh di Kota Hrabove adalah puing dari pesawat sipil atau komersial, pihak separatis menarik kembali klaim ini dan membantah telah menembak pesawat apapun. Maskapai yang sedang menjalani rute hariannya tersebut diduga hancur tertembak rudal Rusia yang pada saat itu di wilayah daratan Ukraina Timur sendiri sedang terjadi peperangan di wilayah Donbass. Perang tersebut merupakan konflik bersenjata antara pasukan separatis Republik Rakyat Donetsk dan Lugansk melawan militer pemerintah Ukraina. Diawali dengan demonstrasi oleh

⁶³ No Author, <https://www.bbc.com/news/world-europe-28357880> diakses pada 1 Januari 2021 Pukul. 14.23.

⁶⁴ No Author, <https://www.bbc.com/news/world-europe-28357880> diakses pada 1 Januari 2021 Pukul. 14.23.

kelompok pro-Rusia dan anti-pemerintah pecah di Oblast Donetsk dan Lugansk setelah pergerakan Euromaidan berhasil menjatuhkan pemerintahan Viktor Yanukovych (pro-Rusia).

Tiga pesawat komersial lainnya juga berada di area yang sama ketika pesawat Malaysia Airlines MH17 ditembak jatuh yakni : *Air India Flight 113* (AI113), dengan pesawat Boeing 787 miliknya dengan rute dari Delhi ke Birmingham, EVA Air *Flight 88* (BR88), dengan pesawat Boeing 777 miliknya dengan rute dari Paris ke Taipei, dan pesawat yang paling dekat dengan MH17 yakni *Singapore Airlines Flight 351* (SQ 351) dengan jarak 33 kilometer (21miles) dari MH17 yakni Boeing 777 dengan rute dari Copenhagen menuju Singapura.⁶⁵

3.2. Pertanggung Jawaban Negara Ukraina Dalam Penembakan Pesawat Malaysia Airlines MH17

Mengingat kejadian Malaysia Airlines MH17 yang terjadi di atas wilayah negara Ukraina yang menjadikan negara Ukraina sebagai negara kolong. Negara yang wilayah kedaulatannya berada di bawah suatu ruang udara tertentu disebut sebagai negara kolong memiliki kedaulatan sampai ketinggian yang tidak terbatas dan dibatasi oleh kewajiban untuk memberikan hak lintas damai kepada pesawat udara negara lain. Serta mengingat keselamatan penerbangan sipil secara umum merupakan kewajiban yang harus ditaati oleh seluruh negara baik anggota maupun non anggota ICAO, Hal ini diatur juga dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Mengingat unsur dari tindakan negara yang salah secara internasional juga diatur dalam *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* negara disebut salah secara internasional dalam kasus ini dapat dilihat dari pasal 2 poin (a) *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* dalam kasus ini

⁶⁵ No Author, https://newikis.com/en/Malaysia_Airlines_Flight_17 diakses pada 19 Desember 2020 Pukul. 06.31.

negara Ukraina menjadi tempat kejadian perkara dimana negara Ukraina lalai dalam memastikan keamanan yang ada dalam ruang udara negaranya. Sedangkan jika dilihat dari pasal 2 poin (b) *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* maka merupakan pelanggaran kewajiban internasional sebagai negara karena menurut pasal 28 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang kewajiban negara dalam memberikan pelayanan keselamatan penerbangan sipil (*safety overflight*) dalam hal ini berupa pelayanan navigasi penerbangan.

Kewajiban negara mengenai keselamatan jiwa manusia dalam penerbangan sipil juga diatur secara terpisah dalam pasal 3 Bis Konvensi Chicago 1944 yang ditandatangani di Montreal pada tanggal 10 Mei 1984. Pasal 3Bis dari Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang penegasan kewajiban hukum negara untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil agar tidak terjadi kekerasan senjata yang berlawanan dengan kepentingan melindungi keselamatan jiwa manusia di dunia penerbangan sipil. Maka seperti yang telah dibahas oleh penulis pada bab sebelumnya, setiap pelanggaran terhadap hak negara lain menyebabkan negara tersebut wajib untuk memperbaikinya atau dengan kata lain mempertanggungjawabkannya⁶⁶.

Sesuai dengan teori tanggung jawab negara yang ada pada *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* yang dibuat oleh *International Law Commission* (ILC) pada tahun 2001 dan sebagaimana telah dijelaskan pada bab sebelumnya, Pasal 26 Konvensi Chicago 1944 juga mengatur tentang kecelakaan dan investigasi yang berisi :

“In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of

⁶⁶ Sefriani, Hukum Internasional Suatu Pengantar, (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), hlm.266

*the accident, In accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State”.*⁶⁷

Berdasarkan pasal tersebut, bahwa negara tempat kejadian kecelakaan pesawat tersebut wajib melakukan investigasi terhadap kecelakaan yang mengakibatkan kematian atau cedera serius. Maskapai milik negara terdaftar tersebut juga mendapatkan kesempatan untuk menunjuk pengamat hadir dalam penyelidikan tersebut. Negara yang mengadakan penyelidikan harus memberikan laporan terhadap temuannya kepada negara terkait.

Dikarenakan Ukraina mengaku tidak sanggup untuk melakukan investigasi terhadap kecelakaan tersebut, maka kewenangan investigasi ini diserahkan kepada Dewan Kemanan Belanda / *Dutch Safety Board* (DSB) dan tim investigasi gabungan yang dipimpin oleh Belanda yakni Tim Investigasi Bersama / *Joint Investigation Team* (JIT).

Tujuan dari didirikannya *Dutch Safety Board* adalah untuk menyimpulkan dan mendapatkan pelajaran mengenai keselamatan dari insiden kecelakaan tersebut untuk masa depan, sedangkan investigasi kriminal gabungan yang dipimpin oleh Belanda yakni *Joint Investigation Team* bertujuan untuk mengidentifikasi orang-orang yang bertanggung jawab untuk kecelakaan itu. Dalam *Joint Investigation Team* kantor kejaksaan Belanda dan Kepolisian Nasional bekerja sama dengan Kepolisian dan Otoritas Peradilan Australia, Belgia, Malaysia dan Ukraina. Tanggung jawab penyelidikan tersebut akhirnya dilimpahkan kepada *Dutch Safety Board* dan *Joint Investigation Team*, yang mana dari hasil

⁶⁷ *Chicago Convention*, https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2020 pukul 17.10

penyelidikan dan investigasi tersebut disimpulkan bahwa pesawat tersebut jatuh oleh rudal *surface to air* Buk (nama *missile* atau peluru kendali) yang ditembakkan oleh separatis pro-Rusia yang mengendalikan dari wilayah Ukraina. Kedua tim investigasi tersebut menghasilkan kesimpulan bahwa penerbangan MH17 ditembak jatuh oleh rudal seri 9M38, yang diluncurkan oleh sistem rudal permukaan-ke-udara BUK (nama rudal yang digunakan) dari lahan pertanian dekat Pervomaiskyi, sebuah area yang dikendalikan oleh pejuang pro-Rusia. Sistem BUK sebelumnya telah diangkut dari Rusia ke Ukraina Timur dan diangkut kembali ke Rusia setelah rudal BUK ditembakkan. Temuan oleh *Dutch Safety Board* dan *Joint Investigation Team* konsisten dengan klaim sebelumnya oleh sumber intelijen Amerika dan Jerman dan klaim oleh pemerintah Ukraina. Investigasi kriminal terhadap para pelaku kecelakaan itu belum selesai pada saat artikel ini diterbitkan (Maret 2017). Namun, kecil kemungkinan sistem senjata yang besar dan mahalnya sistem BUK dapat diangkut ke wilayah Ukraina tanpa persetujuan dari pemerintah Rusia. Rudal BUK yang ditembakkan oleh pejuang pro-Rusia tersebut menjadikan hal itu tidak biasa. Hal tersebut akan menjadi yang pertama kalinya dalam sejarah senjata semacam itu digunakan oleh pasukan non-pemerintah. Namun, fakta terungkap bahwa sistem rudal dipindahkan dari Rusia ke Ukraina tak lama sebelum mengenai MH17 dan kembali ke Rusia tak lama setelahnya.

Temuan oleh *Dutch Safety Board* dan *Joint Investigation Team* konsisten dengan klaim sebelumnya oleh sumber intelijen Amerika dan Jerman dan klaim oleh pemerintah Ukraina. Berdasarkan kesimpulan *Joint Investigation Team*, pemerintah Belanda dan Australia menganggap Rusia bertanggung jawab atas penyebaran instalasi rudal Buk dan sedang menempuh perlawanan jalur hukum per Mei 2018. Pemerintah Rusia menyangkal keterlibatannya dalam penembakan pesawat tersebut, dan penjelasannya tentang bagaimana pesawat itu ditembak jatuh belum memiliki kejelasan pernyataan yang pasti dari waktu ke waktu. Liputan media Rusia juga berbeda dengan negara lainnya di mana Rusia

menyalahkan Pemerintah Ukraina karena mengizinkan penerbangan sipil di zona perang.⁶⁸

Pada tanggal 17 Juli 2014, tepatnya pada saat Malaysia Airlines MH17 terbang di atas wilayah darat Ukraina Timur, wilayah Ukraina sedang dilanda konflik. Konflik bersenjata di Donbass merupakan salah satu konflik terparah di Eropa⁶⁹. Di antara banyak konflik bersenjata hari ini, salah satu konflik paling parah di Eropa adalah yang terjadi di daerah Donbass. Berikut awal mula konflik dikarenakan dengan adanya demonstrasi pro-Rusia dan anti-pemerintah yang dimulai di wilayah Donetsk dan Lugansk pada awal Maret 2014. Setelah hasil investigasi telah ditetapkan bahwa skenario yang paling memungkinkan untuk tragedi tersebut adalah bahwa pesawat tersebut ditembak jatuh oleh separatis pro-Rusia dari kota Donetsk.

Konflik bersenjata antara pasukan separatis Donetsk dan Lugansk melawan militer pemerintah Ukraina yang terjadi di Ukraina ini telah menyebabkan insiden penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 di wilayah udara Ukraina. Meskipun rudal yang digunakan diyakini merupakan rudal milik Rusia yang ditembak dari wilayah negara Ukraina, akan tetapi jika dilihat dari sisi tanggung jawab negara Ukraina untuk menjamin keselamatan penerbangan sipil yang melintasi wilayah udara Ukraina, dapat dikatakan bahwa penembakan tersebut terjadi karena tidak ditutupnya rute penerbangan yang melewati wilayah perbatasan Ukraina dan Rusia tepatnya di kota Donetsk yang sedang dikuasai oleh gerakan separatis pro-Rusia yang dianggap memiliki potensi ancaman konflik bersenjata.

⁶⁸Sinead Baker, <https://www.businessinsider.com/mh17-anniversary-how-crash-happened-why-nobody-officially-held-responsible-2019-7?r=US&IR=T> diakses pada 19 Desember 2020 Pukul. 05.41.

⁶⁹Jacek Raubo, <https://www.defence24.pl/mh17-jak-kal007-strategiczny-wymiar-zestrzelenia-malezyjskiego-samolotu-pasazerskiego-analiza> diakses pada tanggal 19 Desember 2020 Pukul. 07.15.

Zona larangan terbang diatur dalam Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 tentang ruang lingkup penerbangan sipil internasional, mengenai zona larangan terbang mengatur sebagai berikut:

- a. *“Each contracting state may, for reason 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 airlines service, and the aircraft of the other contracting states likewise engaged. Such prohibited area shall reasonable extent and location so as not to interference unnecessarily with navigation. Description of such prohibited areas in the territory of contracting states, as while as any subsequent alteration therein shall be communicated as soon as possible to the other contracting states and to international civil aviation organization.*
- b. *Each contracting states reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporary to restrict or prohibit flying over the whole or any part in its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other states.*
- c. *Each contracting states, under such regulation as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in the subparagraph (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory”.*⁷⁰

Pesawat udara nasional maupun asing dilarang terbang di atas daerah terlarang (*prohibited area*) atau daerah terbatas (*restricted area*) untuk menjamin keselamatan penerbangan (*aviation safety*), ekonomi nasional (*national prosperity*), maupun keamanan nasional (*national*

⁷⁰ *Chicago Convention*, https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2020 pukul 17.10

security). Larangan tersebut berlaku umum terhadap pesawat udara manapun juga, tidak boleh diskriminasi. Bila pesawat udara asing dilarang terbang di daerah tersebut, maka pesawat udara nasional juga harus dilarang. Penentuan daerah terlarang hanya didasari atas pertimbangan keselamatan nasional (*national security*), keselamatan penerbangan (*aviation safety*), maupun kemakmuran nasional (*national prosperity*). Tidak diperbolehkan penentuan daerah terlarang atas pertimbangan politik.

Menurut ICAO yang merupakan badan pengatur penerbangan sipil internasional, penerbangan yang dilalui oleh pesawat Malaysia Airlines merupakan rute yang aman untuk dilalui. Asosiasi Transportasi Udara Internasional / *International Air Transport Association* (IATA) juga menyatakan hal yang sama. Sehingga tidak ada alasan telah terjadi kelalaian oleh ICAO terhadap rute penerbangan yang dilalui oleh maskapai tersebut. Mengingat rute tersebut juga telah dilewati Malaysia Airlines MH17 selama bertahun-tahun.

Menurut ketentuan ICAO yang tak lain adalah Konvensi Chicago 1944, negara bertanggung jawab atas wilayah udaranya dan memiliki tanggung jawab untuk membatasi lalu lintas atau menutup semua bagian dari wilayah udaranya, jika terdapat risiko (ancaman) yang tidak dapat diterima. Komunitas intelijen militer menilai ancaman dapat dinilai dari segi kapabilitas (kemampuan) dan maksud (tujuan). Kapabilitas (kemampuan) tersebut meliputi sistem senjata dalam konteks menimbulkan ancaman bagi pesawat sipil yang terbang diatas wilayah udaranya, kemampuan tersebut dapat berupa *surface-to-air-missile* (SAM), *man portable defense systems* (MANPADS) dan *anti-aircraft artillery* (AAA). Maksud (tujuan) merupakan penilaian kemungkinan bahwa sistem akan digunakan untuk melawan target tertentu atau kelompok sasaran tertentu. Namun, kemampuan dapat dianggap remeh, maksud dapat disalah-artikan di tengah buramnya peperangan (*fog of war*), kesalahan pada penargetan dapat terjadi

dan yang bukan pejuang perang dapat secara tidak sengaja tertembak karena salah identifikasi.⁷¹

Selama musim panas 2014, sebagian wilayah udara Ukraina ditutup karena konflik yang sedang berlangsung. Penilaian ancaman awal bahwa pasukan pemberontak dilengkapi dengan MANPADS, dengan jarak ketinggian maksimum 4.500 meter, mengakibatkan penutupan wilayah udara di bawah level penerbangan 260 untuk semua penerbangan sipil terkecuali pesawat militer. Pembatasan ini kemudian diperluas untuk mencakup semua wilayah udara di bawah level penerbangan 320 untuk menyediakan zona penyangga tambahan antara pesawat udara negara bagian dan sipil. Pihak berwenang yakni Negara Ukraina dikatakan telah lalai karena tidak mempertimbangkan bahwa akan ada ancaman terhadap pesawat sipil yang terbang di atas level penerbangan 320 dan juga membuka ruang udara di atas level penerbangan 320 sehingga mengakibatkan maskapai Malaysia Airlines masih melintasi wilayah udara tersebut dengan level penerbangan 330 tidak selamat, pihak negara Ukraina juga tidak dirasa perlu ada alasan untuk penutupan penuh wilayah udara mereka di wilayah konflik.⁷²

Meski sebagian wilayah udara Ukraina sudah ditutup karena konflik yang sedang berlangsung sejak musim panas, pada sisi lain operasi penerbangan di atas zona terlarang juga dilakukan oleh banyak maskapai penerbangan dari berbagai negara. Dapat kita ketahui bahwa hingga kini, banyak pesawat sipil yang terbang melewati “*conflict zone*” atau zona konflik yang ada di wilayah kolong rute maskapai tersebut lewati. Pesawat udara sipil seperti *British Airways*, *Air France*, *Lufthansa* dan *KLM* juga terbang melewati zona konflik tempat kejadian MH17 ditembak jatuh oleh rudal. Menteri perhubungan Malaysia Liow Tiong Lai mengatakan bahwa “15 dari 16 maskapai penerbangan sipil yang tergabung dalam asosiasi

⁷¹ No Author, *Conflict Zone Risk*, https://www.skybrary.aero/index.php/Conflict_Zone_Risks, diakses pada tanggal 20 November 2020, pukul 21.23

⁷² No Author, *Conflict Zone Risk*, https://www.skybrary.aero/index.php/Conflict_Zone_Risks, diakses pada tanggal 20 November 2020, pukul 21.35

maskapai Asia Pasifik (*Assosiation of Asia Pacific Airlines*) juga terbang dengan rute ini di atas wilayah udara Ukraina. Sama halnya juga dengan Maskapai Eropa”. Rencana penerbangan MH17 ini juga sebelumnya telah disetujui oleh *Eurocontrol*⁷³ yang bertanggung jawab penuh untuk menentukan jalur penerbangan pesawat sipil di atas ruang udara Eropa. Rencana penerbangan pada Mh17 ini juga awalnya memiliki rencana terbang dengan ketinggian jelajah 35.000 kaki di atas wilayah udara Ukraina akan tetapi kenyataannya ATC Ukraina meminta MH17 untuk terbang dengan ketinggian jelajah 33.000 kaki.⁷⁴ Maskapai yang melakukan penerbangan di atas area konflik tidak dapat dikatakan salah mengambil rute karena selama wilayah udara tersebut tidak dilarang untuk dilalui maka rute yang diambil oleh sebuah maskapai tidak dapat dinyatakan salah.

Pada 17 Juli 2014, penerbangan Malaysia Airlines MH17 ditembak jatuh saat berada di atas wilayah udara terbatas pada level penerbangan 330. Penutupan wilayah udara penuh baru dilakukan setelah insiden tersebut terjadi.⁷⁵ Empat hari setelah kecelakaan itu, Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-Bangsa / *United Nations Security Council* dengan suara bulat mengadopsi Resolusi 2166. Dalam resolusi tersebut, dewan keamanan mengutuk serangan tersebut dan menyayangkan insiden tersebut maka dengan dibuatnya resolusi 2166 dewan keamanan menegaskan kembali aturan hukum internasional yang melarang tindakan kekerasan yang mengancam keselamatan penerbangan sipil internasional dan menekankan pentingnya meminta pertanggungjawaban mereka yang bertanggung jawab atas pelanggaran aturan ini. Serta menyatakan dukungannya untuk penyelidikan internasional independen atas kecelakaan itu agar kelompok bersenjata yang mengendalikan lokasi kecelakaan dan area sekitarnya

⁷³ *Eurocontrol* adalah penyedia layanan navigasi udara untuk Eropa berdasarkan aturan ICAO.

⁷⁴ Alastair Jamieson, *why was Malaysian Airlines MH17 flying over Ukraine? Time, money*, <https://www.cnbc.com/2014/07/18/why-was-malaysia-airlines-mh17-flying-over-ukraine-time-money.html>, diakses pada tanggal 5 Januari 2021 pukul 22.20

⁷⁵ Ewa Jasiuk, Anna Konert, Aleksandra Detyienecka, Elwira Targonska, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146519305927>, diakses pada tanggal 19 November 2020 pukul 16.30

menahan diri dari tindakan apa pun yang dapat membahayakan integritas lokasi kecelakaan, termasuk dengan menahan diri untuk tidak menghancurkan, memindahkan, atau mengganggu puing-puing, peralatan, puing, barang pribadi, atau sisa-sisa.

Penyelidikan kecelakaan penerbangan MH17 dilakukan oleh Dewan Keamanan Belanda sesuai dengan peraturan internasional yang berlaku untuk investigasi kecelakaan independen (ICAO Annex 13 “*International Standards and Recommended Practices Aircraft Accident and Incident Investigation*”⁷⁶). Negara-negara yang terlibat dalam penyelidikan termasuk Belanda, Ukraina, Malaysia, Amerika Serikat, Inggris Raya, Australia dan Federasi Rusia.⁷⁷

Mengingat teori tentang kepemilikan ruang udara (*The Air Sovereignty theory*) dan Konvensi Chicago 1944 pasal 1 dan pasal 2 seperti yang telah dibahas dalam bab sebelumnya, berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa negara berdaulat penuh atas wilayah udaranya, sehingga setiap pengangkut komersial yang melintasi wilayah udaranya dapat terjamin keselamatan dan keamanan penerbangan yang dilakukan. Mengingat kasus penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 terjadi di atas wilayah udara Ukraina yang merupakan wilayah kedaulatannya sehingga Ukraina sangat bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah udaranya, tercipta koordinasi informasi antara Ukraina dengan ICAO tentang keamanan suatu rute penerbangan. ICAO melalui *Joint Statement* dengan IATA, *Airports Council International (ACI)* dan *the Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)* mengungkapkan kecaman keras mereka atas penggunaan senjata terhadap penerbangan sipil.⁷⁸

⁷⁶ No Author, <http://www.iprr.org/manuals/Annex13.html>, diakses pada tanggal 4 Januari 2021

⁷⁷ No Author, *Conflict Zone Risk*, https://www.skybrary.aero/index.php/Conflict_Zone_Risks, diakses pada 20 November 2020 Pukul. 21.52

⁷⁸ No Author, *Joint Statement On Risk to Civil Aviation Arising from Conflict Zone*, <https://www.icao.int/newsroom/pages/joint-statement-on-risks-to-civil-aviation-arising-from-conflict-zones.aspx>, diakses pada tanggal 10 Januari 2021, pukul 21.00

Keamanan suatu negara yang berdaulat atas wilayah ruang udara di atasnya dalam hal ini Ukraina hanya dapat diketahui oleh negara Ukraina itu sendiri. Berbagai macam konflik seperti konflik militer yang dialami oleh Ukraina seharusnya diinformasikan secara jelas dan rinci oleh pihak Ukraina kepada *Eurocontrol* agar *Eurocontrol* dapat menentukan jalur penerbangan pesawat udara sipil yang aman serta dapat mengantisipasi hal-hal yang tidak perlu dilakukan demi terciptanya keselamatan dan keamanan dalam penerbangan komersial.

ATC sebagai pemandu lalu lintas penerbangan bertugas untuk mencegah tabrakan antar pesawat, mencegah tabrakan pesawat dengan penghalang penerbangan serta mengatur lalu lintas udara yang aman kepada pesawat terbang, baik yang berada di darat atau yang sedang terbang melintas di wilayah udara suatu negara yang bersangkutan dengan menggunakan jalur yang telah ditentukan. Dihubungkan dengan tragedi penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 bahwa tidak adanya perintah larangan melewati rute penerbangan daerah konflik di kota Donetsk dari ATC melainkan hanya menetapkan batas penerbangan pada *Flight Level* 320 melalui NOTAM yang telah ada sejak tanggal 14 July 2014 maka maskapai penerbangan sipil memutuskan untuk melewati rute tersebut dan akhirnya terjadi penembakan yang menghancurkan pesawat Malaysia Airlines MH17. Perintah larangan melewati rute penerbangan daerah konflik di kota Donetsk dapat berupa NOTAM yang dikeluarkan oleh pihak Ukraina atau ATC Ukraina karena negara Ukraina dinilai lebih mengetahui keadaan darat wilayah negaranya sendiri dibandingkan pesawat Malaysia Airlines MH17 yang pada saat itu hanya melintasi wilayah udaranya sebagai bagian dari rute penerbangannya.

Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional menyatakan bahwa setiap negara yang melakukan kontrak sejauh mungkin dapat dipraktikkan, untuk :

- a. *“Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation*

facilities international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

- b. *Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention*
- c. *Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and chart in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention”.*⁷⁹

Berdasarkan Pasal 28 tersebut, negara wajib memberikan pelayanan keselamatan penerbangan sipil (*safety overflight*) berupa layanan radio, layanan meteorologi serta fasilitas navigasi udara untuk memfasilitasi navigasi penerbangan internasional yang biasanya dilakukan oleh ATC, sehingga negara Ukraina harus memberikan pelayanan keselamatan dan keamanan atas kedaulatan ruang udara di atas wilayahnya yang dalam kasus ini dilalui oleh pesawat Malaysia Airlines MH17. Negara Ukraina sendiri telah mengeluarkan NOTAM dengan tujuan untuk mengatur batasan ketinggian penerbangan di wilayah udara timur Ukraina akan tetapi dengan NOTAM yang ada, masih tetap terjadi kejadian naas yang tidak diinginkan karena kejadian tersebut bukan hanya faktor kesialan tetapi seharusnya wilayah udara tersebut tidak boleh dilewati oleh pesawat udara atau wilayah udaranya ditutup. Kejadian tersebut membuktikan bahwa negara Ukraina tidak berhasil menjamin keselamatan penerbangan sipil di wilayah udaranya.

Sesuai dengan yang telah dibahas pada bab sebelumnya, berdasarkan aturan tanggung jawab negara atas tindakan yang salah secara internasional maka

⁷⁹ *Chicago Convention*, https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2020 pukul 22.12

negara Ukraina juga bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi terhadap maskapai penerbangan dalam hal membantu melakukan pencarian jatuhnya maskapai, memberikan penggantian berupa kompensasi serta bentuk permintaan maaf atau bentuk penyesalan oleh negara yang melakukan kesalahan tersebut. Sesuai yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya mengenai ganti rugi yang diatur pada pasal 4, pasal 6, pasal 7 dan pasal 9 *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* yang dibuat oleh International Law Commission (ILC) pada tahun 2001. Sebelum adanya draft tersebut, telah terjadi peristiwa yang mirip yakni penembakan terhadap pesawat Korean Airlines KAL007 yang ditembak oleh Uni Soviet pada saat itu Uni Soviet mengakui kesalahannya karena salah tembak pesawat dan menduga pesawat tersebut adalah pesawat mata-mata dari Amerika Serikat untuk memantau wilayah Uni Soviet. Pasca kejadian tersebut, Uni Soviet menyatakan duka cita kepada keluarga korban akan tetapi Uni Soviet menolak untuk meminta maaf kepada Korea Selatan atas tindakannya dalam insiden ini.⁸⁰ Sedangkan pada kasus Malaysia Airlines MH17, ganti rugi yang telah diberikan hanya dari pihak asuransi. Negara Ukraina sebagai negara kolong dan sebagai tempat kejadian perkara belum memberikan pernyataan tanggung jawab apapun terhadap kejadian ini.

⁸⁰ Febrian Basundoro Alfin, Korean Air lines 007, Hancurnya Sang Ratu Angkasa di Tangan Sukhoi, <https://www.kompasiana.com/alfinfebrian/5c001457ab12ae1d9c451de6/korean-air-lines-007-hancurnya-sang-ratu-angkasa-di-tangan-sukhoi?page=3>, diakses pada tanggal 10 Februari 2021, pukul 22.13

BAB IV

KESIMPULAN

Insiden penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 di wilayah udara Ukraina berdasarkan Kronologi kasus di atas dapat dikatakan bahwa penembakan tersebut terjadi karena tidak ditutupnya rute penerbangan yang melewati wilayah perbatasan Ukraina dan Rusia, di kota Donetsk, desa Hrabovo yang dikuasai oleh gerakan separatis pro-Rusia yang dianggap memiliki potensi ancaman konflik bersenjata.

Berdasarkan Hukum Internasional Publik dimana dalam hal ini penulis menggunakan aturan dari Konvensi Chicago 1944 pasal 1 dan pasal 2 seperti yang telah dibahas dalam bab sebelumnya serta mengingat teori tentang kepemilikan ruang udara (*The Air Sovereignty theory*), berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa negara berdaulat penuh atas wilayah udaranya, sehingga setiap pengangkut komersial yang melintasi wilayah udaranya dapat terjamin keselamatan dan keamanan penerbangan yang dilakukan. Mengingat kasus penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 terjadi di atas wilayah udara Ukraina yang merupakan wilayah kedaulatannya sehingga Ukraina sangat bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah udaranya, dengan adanya koordinasi informasi antara Ukraina dengan ICAO tentang keamanan suatu rute penerbangan maka kecelakaan pada suatu ruang udara di suatu negara dapat dihindarkan.

Pada prinsipnya, berdasarkan Konvensi Chicago 1944 ayat 2 maka semua benda yang berada di atas wilayah udara atau peristiwa hukum yang terjadi di suatu wilayah udara pada hakikatnya tunduk pada kedaulatan dari negara kolong tersebut. Prinsip yang lahir dari pengertian kedaulatan teritorial tersebut menegaskan bahwa negara tersebut harus mampu melaksanakan kekuasaan yang penuh atas wilayah negaranya sendiri sebagai negara kolong. Sampai saat ini, batas udara secara vertikal masih

belum ada penyelesaian, karena belum ada konvensi internasional yang mengatur di mana ruang udara berakhir dan di mana angkasa dimulai. Berbagai usul masih dikemukakan untuk menentukan batas ruang udara dengan ruang angkasa akan tetapi masih belum ada kata sepakat secara internasional. Mengingat teori tanggung jawab negara dalam hukum internasional yang telah penulis bahas dalam bab sebelumnya, serta mengingat aturan dalam *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* maka dapat disimpulkan bahwa negara memiliki tanggung jawab penuh dalam menjaga dan melindungi wilayah kedaulatan negara atas ruang udara diwujudkan dalam bentuk pembinaan yang mencakup aspek penetapan kebijakan, pengaturan dan pengawasan/ penegakan hukum. Jika terdapat kelalaian yang dilakukan oleh negara, maka negara juga wajib melakukan tanggung jawab berupa ganti rugi.

Mengingat jalur yang dilalui oleh *Malaysia Airlines* MH17 memiliki sejumlah NOTAM yang berisikan tentang larangan ketinggian jelajah pada area Ukraina yakni; NOTAM A1383/14 yang dikeluarkan pada 6 Juni 2014 dan berisikan tentang larangan terbang oleh penerbangan sipil dengan ketinggian jelajah di bawah 26.000 kaki di atas permukaan laut atau sekitar 7,9 kilometer di atas bagian timur Ukraina. Lalu beberapa minggu setelahnya, Ukraina mengeluarkan NOTAM A1492/14 yang menetapkan pembatasan untuk ketinggian jelajah 32.000 kaki di atas permukaan laut atau sekitar 9,7 kilometer. Dapat disimpulkan bahwa negara Ukraina juga lalai dalam melakukan kewajibannya karena berdasarkan aturan yang ada dalam pasal 28 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur mengenai negara memberikan pelayanan keselamatan dan keamanan atas kedaulatan ruang udara di atas wilayahnya. Mengingat adanya pasal 9 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang zona larangan terbang, mengingat juga dalam pasal 3Bis dari Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang penegasan kewajiban hukum negara untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil agar tidak terjadi kekerasan senjata yang berlawanan dengan kepentingan melindungi keselamatan jiwa manusia di dunia

penerbangan sipil. Serta mengingat isi dari *Worldwide Air Transport Conference* yang diadakan di Montreal pada tanggal 18 sampai 22 Maret 2013 tentang *Airspace Sovereignty* (kedaulatan ruang udara).

Negara Ukraina dianggap lalai karena berdasarkan aturan-aturan yang telah disebutkan, Negara Ukraina sebagai negara berdaulat seharusnya dapat mengawasi wilayah daratan beserta wilayah udaranya agar tetap aman sesuai instruksi yang telah dibuatnya melalui NOTAM yang dikeluarkan oleh negara Ukraina ataupun dengan cara lain seperti menutup ruang udaranya untuk penerbangan sipil ataupun dengan cara lain yang dapat menjamin keselamatan penerbangan sipil. Mengingat Malaysia Airlines MH17 yang telah mengikuti aturan pembatasan untuk melewati wilayah udara negara Ukraina dengan mengikuti NOTAM yang ada dan ternyata Malaysia Airlines MH17 mengalami kejadian yang mengesankan di atas wilayah udara negara Ukraina. Walaupun rudal tersebut dimiliki oleh Rusia, tetapi Rusia tidak dapat sepenuhnya diminta pertanggung jawabannya karena mengingat meskipun rudal tersebut dinyatakan oleh *Dutch Safety Board* milik Rusia akan tetapi jika dilihat dari tempat kejadian, negara Ukraina merupakan negara kolong yang memiliki tanggung jawab atas wilayah udaranya sendiri.

Dalam hal kelalaian yang telah dilakukan oleh negara Ukraina, maka negara dalam pasal 31 *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* seperti yang telah penulis bahas pada bab sebelumnya harus memberikan ganti rugi sesuai yang diatur dalam pasal tersebut. Ganti kerugian yang dimaksud dapat berupa ganti rugi secara material, ganti rugi secara kompensasi atau dapat juga dengan tindakan kepuasan dengan pengakuan kesalahan berupa permintaan maaf secara formal.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Amiruddin dan Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004)

Frans Likada, Masalah Lintas di Ruang Udara, (Bandung: Binacipta, 1987)

Henry Campbell, *Black's Law Dictionary, Fifth Edition, (St. Paul Minn : West Publishing, 1979)*

Hugh M. Kindred, *International Law Chiefly as Interpreted and Applied in Canada, (Canada : Emond Montgomery Publications Limited, 1987)*

Istanto, F.Sugeng, Hukum Internasional, (Yogyakarta : Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2010)

Martin, Elizabeth.A, *Dictionary of Law.Oxford University:2002.New York.*

Mochtar Kusumaatmadja, Pengantar Hukum Internasional, (Bandung : Binacipta, 1978)

Mochtar Kusumaatmadja, Pengantar Hukum Internasional, (Bandung : Alumni, 2015)

Mochtar Kusumaatmadja, Pengantar Hukum Internasional, Buku 1 Bagian Umum, (Jakarta: Binacipta, 1982)

Sefriani, Hukum Internasional Suatu Pengantar, (Jakarta: Rajawali Pers, 2016)

Sefriani, Hukum Internasional Suatu Pengantar, Ed. Kedua, (Jakarta : Rajawali Pers, 2018)

Shaw, Malcolm.International Law, 6th Edition.Cambridge University Presa: 2008,New York

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat), (Jakarta: Rajawali Pers, 2001)

Suryo Sakti Hadiwijoyo, Perbatasan negara dalam dimensi hukum internasional, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2011)

T. May Rudy, Hukum Internasional 2, (Bandung : PT Refika Afitama,2011)

Jurnal

Dutch Safety Board, Preliminary Report: Crash Involving Malaysia Airlines 777-200 Flight MH17 (The Hague, September 2014).

Dutch Safety Board, Report MH17: Appendices to report Crash of Malaysia Airlines flight MH17 (The Hague, October 2015).

Dutch Safety Board, MH17 Crash <https://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf>.

Clingendael, Lesson of the MH17 disaster (revisited), https://www.clingendael.org/sites/default/files/2017-07/PB_Lessons_of_the_MH17_disaster_revisited.pdf.

Science direct, The responsibility of a State in the shooting down of Malaysian Airlines flight MH17, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146519305927>.

Situs Internet

112.ua News Agency, Five years after MH17 tragedy in Donbas, <https://112.international/ukraine-top-news/five-years-after-mh17-tragedy-in-donbas-41783.html>.

Abdul Aziz, *MH17 : Timeline of the tragedy*,
<https://www.thestar.com.my/news/nation/2014/08/22/mh17-timeline-of-the-tragedy>

Aris Kurniawan, Pengertian Hukum Internasional - Perbedaan, Bentuk, Istilah, Asas, Sumber, Sejarah, Para Ahli,
<https://www.gurupendidikan.co.id/pengertian-hukum-internasional/>

Arum Sutrisni Putri, Subyek Hukum Internasional,
<https://www.kompas.com/skola/read/2020/06/15/193000169/subyek-hukum-internasional?page=all>

Fadjar Nugroho, NOTAM, <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/142-notam>

Febrian Basundoro Alfin, Korean Air lines 007, Hancurnya Sang Ratu Angkasa di Tangan Sukhoi,
<https://www.kompasiana.com/alfinfebrian/5c001457ab12ae1d9c451de6/korean-air-lines-007-hancurnya-sang-ratu-angkasa-di-tangan-sukhoi?page=3>

Gregory Polek, *Dutch Investigation Says 'High-Energy Objects' Hit MH17*,
<https://www.ainonline.com/aviation-news/air-transport/2014-09-09/dutch-investigation-says-high-energy-objects-hit-mh17>

Heri Martanto, Memerdekakan ruang udara,
<https://www.kompasiana.com/hermar/599ac2df24086e46b32eb1e3/memerdekakan-ruang-udara-indonesia?page=all>

International Civil Aviation Organization, Risks posed to civil aviation operations over or near conflict zones,
<https://www.icao.int/safety/ConflictZones/Pages/default.aspx>

Jacek Raubo, MH17 seperti KAL007? Mengapa Eropa tidak bisa menanggapi penembakan pesawat penumpang Malaysia Airlines, <https://www.defence24.pl/mh17-jak-kal007-strategiczny-wymiar-zestrzelenia-malezyjskiego-samolotu-pasazerskiego-analiza>

No, Author, Airspace Sovereignty, <https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf.6.WP.080.1.en.pdf>

No Author, Conflict Zone Risk, https://www.skybrary.aero/index.php/Conflict_Zone_Risks

No Author, ANNEX 13 To The Convention On International Civil Aviation, <http://www.iprr.org/manuals/Annex13.html>

No Author, Joint Statement On Risk to Civil Aviation Arising from Conflict Zone, <https://www.icao.int/newsroom/pages/joint-statement-on-risks-to-civil-aviation-arising-from-conflict-zones.aspx>

No Author, MH17 Ukraine plane crash: what we know, <https://www.bbc.com/news/world-europe-28357880>

No Author, What is a NOTAM? https://www.faa.gov/about/initiatives/notam/what_is_a_notam/

Praditya Ewangga, NOTAM, <https://pewangga.wordpress.com/2014/03/09/notam/>

Setyo Widagdo, Masalah Kedaulatan Negara di Ruang Udara Kaitannya dengan Hak lintas berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dan Perjanjian Lain yang Mengaturnya, <https://klinikhukum.wordpress.com/2007/08/13/masalah-kedaulatan->

[negara-di-ruang-udara-kaitannya-dengan-hak-lintas-berdasarkan-konvensi-chicago-1944-dan-perjanjian-lain-yang-mengaturnya/](#)

Sinead Baker, It's been 5 years since MH17 was shot down, killing 298 people. Here's what happened, and why nobody has yet been held officially responsible, <https://www.businessinsider.com/mh17-anniversary-how-crash-happened-why-nobody-officially-held-responsible-2019-7?r=US&IR=T>

Steeve Creedy, More Than 400 Mh370, Mh17 Compensation Claims Settled, <https://www.airlinerratings.com/news/400-mh370-mh17-compensation-claims-settled/>

Perjanjian Internasional

Paris Convention on the Regulation of Aerial Navigation, October 13 1919.

Montevideo Convention On Rights and Duties of States, December 26, 1933.

Chicago Convention on International Civil Aviation, December 7 1944.

Montreal Article 3BIS Protocol Relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation, May 10 1984.

Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, Yearbook of the International Law Commission, 2001, vol. II (Part Two).