

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS HUKUM

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan
Tinggi

Nomor: 2803/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/S/V/2020

**Pertanggungjawaban Negara Ukraina Sebagai Negara Kolong Terhadap
Maskapai *Malaysia Airlines* MH17**

OLEH:

NAMA PENYUSUN : **Ricky Martin Winardi**
NPM : **2016 200 168**
NO TELEPON : **08116191998**

PEMBIMBING

Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M.
Dyan Franciska Dumaris Sitanggang, S.H., M.H.



Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum

2020

Telah disidangkan pada Ujian
Penulisan Hukum Fakultas Hukum
Universitas Katolik Parahyangan

Pembimbing/Pembimbing I

(Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M.)

Pembimbing/Pembimbing II

(Dyan Franciska Dumaris Sitanggang, S.H., M.H.)

Dekan,

(Dr.iur. Liona N. Supriatna, S.H., M.Hum.)



PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang beranda tangan di bawah ini :

Nama : Ricky Martin Winardi
NPM : 2016200168

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah / karya penulisan hukum yang berjudul:

“Pertanggungjawaban Negara Ukraina Sebagai Negara Kolong Terhadap Maskapai *Malaysia Airlines* MH17”

Adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah /Karya Penulisan Hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan atau mengandung hasil dari tindakan-tindakan yang:

- Secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- Dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 18 Februari 2021

Mahasiswa penyusun Karya Ilmiah/ Karya Penulisan Hukum

Materai
6000

(
Ricky Martin Winardi
2016200168
)

ABSTRAK

Insiden maskapai Malaysia Airlines MH17 merupakan sebuah insiden yang tidaklah seharusnya terjadi. Insiden tersebut memunculkan berbagai pro dan kontra hingga berbagai polemik. Kronologis dimulai dari terbangnya pesawat dari Bandara Internasional Schiphol (Amsterdam) tujuan Bandara Internasional Kuala Lumpur (Kuala Lumpur) dimana dalam penerbangannya tepat di atas Ukraina Timur, pesawat tersebut jatuh tertembak oleh rudal pemberontak atau separatis (Pro-Russia). Sehingga memunculkan masalah tentang siapakah subjek yang harus bertanggungjawab terhadap kejadian tersebut.

Akan terjadinya insiden tersebut terjadi “saling lempar-melempar” tuduhan dan tudingan antara Ukraina dan Rusia. Tidak hanya itu, bahwa dalam penyelidikan pasca-insiden dan investigasi juga terjadi hal yang sama berupa sifat transnasional atau lintas-negara dalam pembentukan tim seperti DSB dan JIT. Adapun akan hal tersebut, dalam penelitian hukum ini akan digunakan metode penelitian yuridis normatif dimana akan digunakan sumber-sumber hukum positif seperti peraturan perundang-undangan dan konvensi-konvensi internasional mengenai hal tersebut yang dijadikan sebagai dasar kajian dan pisau analisis.

Terdapat beberapa instrumen hukum untuk menjawab secara ringkas dan sederhana melalui analisis terhadap kasus ini. Salah satu yang paling besar berpengaruh sebagai landasan pokok dan utama menjadi acuan adalah konvensi Chicago tahun 1944. Di samping itu, terdapat ILC atau *International Law Commission*, ICAO atau *International Civil Aviation Organization*, dan *article 3 Bis*.

Sehingga berdasarkan Pasal 9, Pasal 28, dan article 3 Bis Konvensi Chicago 1944, Negara Ukraina sebagai negara kolong telah lalai untuk menjamin keamanan udara, darat dan terhadap benda yang berada di wilayah udaranya.

Kata Kunci: MH17, Tanggung Jawab Negara, Konvensi Chicago, ICAO, NOTAM.

ABSTRACT

The incident of Malaysia Airlines MH17 is an incident that should not had happened. The incident gave rise to various pros and cons to various polemics. The chronology begins with the flight of the plane from Schiphol International Airport (Amsterdam) to Kuala Lumpur International Airport (Kuala Lumpur) where in its flight just over East Ukraine, the plane crashed and was shot by a rebel or separatist missile (Pro-Russia). So that raises the problem of who the subject should be responsible for the incident.

The incident happened between Ukrainian and Russian led on a bouncing back accusations, in which each country pointing to each other. Furthermore, the post-incident investigation revealed the similar issue which perform as a transnational method, or known more as a form of international lead, such as DSB and JIT. As for this matter, in this legal research method will be used juridical normative research where positive legal sources will be used such as laws and regulations and international conventions regarding this matter which are used as the basis for studies and analysis tools.

There are several legal instruments to answer briefly and simply through an analysis of this case. One of the most influential as the main and main basis of reference is the Chicago convention of 1944. In addition, there are the ILC or International Law Commission, ICAO or International Civil Aviation Organization, and article 3 Bis.

So that based on Article 9, Article 28, and article 3 of the Chicago Convention 1944 Bis Convention, the State of Ukraine as an underworld has neglected to ensure the safety of air, land and objects in its airspace.

Keywords: MH17, State Responsibility, Chicago Convention, ICAO, NOTAM.

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya, sehingga penyusunan skripsi yang berjudul **“PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA UKRAINA SEBAGAI NEGARA KOLONG TERHADAP MASKAPAI MALAYSIA AIRLINES MH17”** dapat diselesaikan dengan baik. Penulisan skripsi ini merupakan syarat tahap akhir untuk menyelesaikan program sarjana ilmu hukum Universitas Katolik Parahyangan. Skripsi ini sebelumnya telah melalui beberapa tahap, yaitu seminar proposal yang telah disidangkan pada Bulan Juni 2020 dan pada akhirnya dapat diselesaikan dan sidang akhir pada Bulan Januari 2021.

Skripsi ini dibuat dengan kemampuan dan pengetahuan yang telah saya dapatkan selama saya belajar di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan dan saya menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Tetapi, sebagai mahasiswa sudah merupakan kewajiban saya untuk terus belajar dan terus kritis akan suatu permasalahan yang ada dalam kehidupan sehari-hari, salah satunya adalah penelitian yang saya buat dalam bentuk skripsi ini. Mudah-mudahan skripsi ini dapat menjadi informasi dan pengetahuan bagi para pembaca. Saya juga menyadari bahwa penelitian ini tidak akan terwujud berkat semua pihak yang telah mendukung, memberi masukan dan juga mengkritik untuk saya. Oleh karena itu, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa, yang selalu memberi saya kesehatan, ketenangan, kemampuan dan kelancaran dalam mengerjakan skripsi ini sehingga dapat dikerjakan sebaik mungkin.
2. Kedua orang tua saya yang telah memberikan dukungan baik secara moral maupun psikis selama masa kuliah saya di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan serta selalu berdoa dan memberikan dukungan penuh kepada penulis.
3. Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M., selaku dosen pembimbing pertama penulisan hukum skripsi. Oleh karena beliau saya dapat mengerjakan skripsi ini dengan baik. Terima kasih atas ilmu dan waktunya

yang telah diberikan kepada saya selama bimbingan serta kritik dan saran yang tentunya sangat bermanfaat bagi saya untuk melanjutkan penulisan hukum

4. Dyan Franciska Dumaris Sitanggung, S.H., M.H., selaku dosen pembimbing kedua penulisan hukum skripsi. Oleh karena beliau saya dapat mengerjakan skripsi ini dengan baik. Terima kasih atas ilmu dan waktunya yang telah diberikan kepada saya selama bimbingan serta kritik dan saran yang tentunya sangat bermanfaat bagi saya untuk melanjutkan penulisan hukum
5. Grace Juanita, S.H., M.Kn., selaku dosen pembimbing seminar proposal saya. Terima kasih atas kritik dan saran ibu, serta waktu dan ilmu yang diberikan sehingga topik ini bisa sampai pada tahap skripsi.
6. Tanius Sebastian, S.H., M.Fil., selaku dosen wali saya selama kuliah di UNPAR serta atas ajaran dan/ pencerahan pada saat perwalian.
7. Jason Gandirja, S.H., selaku sahabat penulis yang telah banyak membantu mengajarkan penulis tentang bagaimana tata cara menulis skripsi yang benar serta telah banyak mendengar curhat, keluh kesah dan lain sebagainya selama menjalani kehidupan di UNPAR, terima kasih juga karena telah membawa penulis bermain ke Waterbom Bali sehingga penulis akhirnya merasakan bagaimana rasanya bermain di Waterbom Bali dan ternyata seru. Terima kasih juga kepada keluarga Jason karena telah menerima saya sebagai tamu dan sering menjamu saya makan di rumahnya.
8. Moses Mesakh selaku sahabat penulis yang telah banyak membantu mengajarkan saya tentang Hukum Internasional agar penulis dapat menuliskannya dengan benar.
9. Joshua Auryn, S.H., selaku sahabat penulis yang telah banyak mengajarkan penulis terhadap pelajaran yang tidak dapat dimengerti oleh penulis selama kuliah di FH UNPAR. Terima kasih juga kepada ibu Joshua karena sering menjamu saya makan ketika saya main ke rumah, ini menjadi salah satu yang berharga bagi penulis karena Joshua merupakan teman pertama penulis yang merupakan orang Bandung mengingat penulis berasal dari Medan.

10. Brian Adiputra Permana, selaku teman pertama saya di hari pertama kuliah dan tempat penulis bertanya tentang kuliah juga.
11. Yesicha Tadili, S.H., Ari Winata, Ian Stanley Wijaya, Nandika Hadi, Calvin Jethro William, selaku sahabat penulis yang sudah menemani penulis selama kuliah dan selalu memberi dukungan moral. Khususnya kepada Ari Winata yang merupakan teman seperjuangan saya karena datang bersama dari Medan
12. Reynaldy Dwiputra Yusuf, S.H., Reynaldo Pratama Yusuf, Evan Kurniawan, S.H., Gultom Kaleb Davin, Davin Hansel, Albert L.B., Dityo Hartanto, Markho, selaku teman sekaligus sahabat yang dapat saya ganggu kapan pun terutama dalam hal inap karena penulis ada kelas pagi di keesokan harinya, terima kasih juga atas canda tawanya.
13. Hari Rahardi, Daniel Christian, Mario, Yasser dan semua teman yang tidak bisa saya sebutkan namanya satu per satu khususnya teman-teman FH UNPAR Angkatan 2016
14. UKM UNPAR AIRSOFT, atas pengalaman yang tidak terlupakannya berkat UKM ini penulis mendapatkan pengalaman bermain Airsoft yang sebelumnya tidak dapat penulis temukan di kota asal penulis.
15. Frentzen Tjandra, Dedrick Hioenata, Dennis Larson William, Del Piero Ang dan semua teman Medan saya yang tidak dapat saya sebutkan namanya satu per satu, terima kasih telah menjadi tempat saya bercerita terutama Frentzen, Dedrick dan Del yang selama semester satu selalu menemani tengah malam saya agar bisa bertahan sampai kelas jam 07.00.
16. Michelle Chilovic Yuli, pacar saya yang dimana kita bersatu kembali karena Covid-19, terima kasih telah mendukung saya dalam apapun yang saya lakukan, selalu memberikan semangat serta membantu menerjemah beberapa paragraf ketika penulis sedang pusing dan panik sehingga tidak bisa berpikir dengan jernih. Terima kasih juga karena sering memberikan saya kejutan makanan dan *Panadol actifast* 100 tablet sebagai salah satu bentuk dukungan dalam pembuatan skripsi ini.

17. Dan untuk semua pihak yang tidak saya bisa sebutkan satu persatu seperti TU Fakultas, Dosen Fakultas hukum dan pihak lainnya yang memberikan dukungan dan bantuan dalam pengerjaan skripsi ini.

Akhir kata, semoga tulisan ini dapat bermanfaat dan apabila ada kata-kata yang kurang tepat dan kurang berkenan, saya mohon maaf yang sebesar-besarnya. Sekian dan terima kasih.

Medan, 11 Januari 2021

Ricky Martin Winardi

2016200168

DAFTAR ISI

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN.....	i
ABSTRAK	ii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	1
BAB I PENDAHULUAN.....	2
1.1. Latar Belakang.....	2
1.2. Rumusan Masalah.....	10
1.3. Tujuan Penelitian.....	10
1.4. Metode Penelitian.....	10
1.4.1. Tipologi dan Metode Penelitian Yuridis-Normatif.....	10
1.4.2. Sifat Penelitian.....	11
1.4.3. Metode Pengumpulan Data.....	12
1.4.4. Jenis dan Teknik Analisa	13
1.5. Sistematika Penulisan	13
BAB II TINJAUAN UMUM MENGENAI HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM UDARA INTERNASIONAL	15
2.1. Tinjauan Umum Hukum Internasional	15
2.1.1. Pengertian dan batasan Hukum Internasional	15
2.1.2. Subjek Hukum Internasional.....	17
2.2. Sumber Hukum Internasional	20
2.3. Hukum Udara Internasional.....	22
2.4. Kedaulatan Negara Kolong Atas Ruang Udaranya.....	28
2.4.1. Kedaulatan Negara	28
2.4.2. Wilayah Udara	32
2.4.3. Tanggung Jawab Negara.....	34
2.4.4. Yurisdiksi Negara.....	41
2.4.5. Pembatasan Wilayah Udara dengan NOTAM.....	42
BAB III ANALISIS TANGGUNG JAWAB NEGARA UKRAINA TERHADAP INSIDEN MASKAPAI MH17 YANG TERJADI DI WILAYAH UDARA NEGARA UKRAINA	46
3.1. Tragedi Penerbangan Sipil Malaysia Airlines MH17 Yang Tertembak Jatuh Di Ruang Udara Negara Ukraina	46
3.1.1. <i>NOTAM's - Ukraine</i>	48
3.1.2. <i>NOTAM's - Russian Federation</i>	49
3.1.3. <i>Flight Path / Rute Penerbangan</i>	49
3.2. Pertanggung Jawaban Negara Ukraina Dalam Penembakan Pesawat Malaysia Airlines MH17.....	52
BAB IV KESIMPULAN	65
DAFTAR PUSTAKA	68

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Seiring perkembangan zaman transportasi menjadi semakin canggih baik di darat, laut, dan udara. Dalam penulisan hukum ini yang akan menjadi pokok pembahasan adalah transportasi udara. Dunia penerbangan menjadi hal yang tidak asing dalam kemajuan industri transportasi di era globalisasi ini. Namun sekalipun industri penerbangan semakin maju disertai kemajuan teknologi pada armada-armada yang dimiliki oleh setiap maskapai, industri transportasi penerbangan tentu tidak luput dari kecelakaan baik karena kelalaian maupun yang disebabkan oleh hal-hal lainnya sehingga terjadi insiden. Hal ini menyebabkan seringnya muncul pemberitaan media mengenai kecelakaan lalu lintas udara khususnya pesawat. Imbas dari tragedi kecelakaan pesawat tersebut biasanya memakan korban jiwa yang menjadi tragedi kemanusiaan dan kehilangan nyawa manusia. Beberapa contoh insiden kecelakaan pesawat yang pernah terjadi adalah: pesawat *Korean Airlines KE 007* yang mengalami kesalahan pada sistem navigasi yang kemudian ditembak oleh militer Uni Soviet pada tahun 1983, pesawat *Lion Air JT 610* pada tahun 2018 yang jatuh ke laut tidak lama setelah lepas landas karena kegagalan desain dari MCAS (*Maneuvering Characteristics Augmentation System*) pesawat tersebut, contoh lainnya adalah tabrakan udara antara pesawat *Saudi Arabian Airlines Penerbangan 763* *Kazakhstan Airlines Penerbangan 1907*.

Kecelakaan pesawat dapat terjadi di wilayah negara sendiri pada penerbangan domestik atau kecelakaan yang melibatkan wilayah kekuasaan negara lain karena pesawat sedang dalam penerbangan internasional. Dalam arti lain ada ciri transnasional atau melibatkan dua atau lebih pihak atau negara. Negara pertama yakni Malaysia sebagai negara pemilik

maskapai, negara Ukraina sebagai tempat kejadian kecelakaan dan negara Rusia yang diduga pelaku penembakan rudal terhadap pesawat Malaysia Airlines yang pada saat itu sedang melewati wilayah udara Timur Ukraina.

Bulan Juli 2014, dunia penerbangan kembali dikejutkan dengan jatuhnya pesawat *Malaysia Airlines* MH17 di Ukraina Timur. Tidak ada yang selamat dalam kejadian jatuhnya pesawat *Malaysia Airlines* MH17. Hal ini menimbulkan duka yang sangat mendalam terutama bagi keluarga korban jatuhnya pesawat komersial milik perusahaan penerbangan Malaysia ini.

Dua jam empat puluh sembilan menit setelah pesawat lepas landas, pesawat tersebut langsung jatuh ke daerah Hrabove, Donetsk, Timur Ukraina. Pesawat tersebut hancur dan menewaskan total 298 orang dengan 283 penumpang serta 15 awak kabin. Terdapat 192 orang Warga Negara Belanda, 44 orang Warga Negara Malaysia, 27 orang Warga Negara Australia, 12 orang Warga Negara Indonesia, 10 orang Warga Negara Inggris, 4 orang Warga Negara Jerman, 4 orang Warga Negara Belgia, 3 orang Warga Negara Filipina, 1 orang Warga Negara Canada, dan 1 orang Warga Negara *New Zealand*.¹

Kejadian 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* 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 Russia-Ukraina. Pihak berwenang Ukraina percaya bahwa pesawat tersebut

¹ *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>, diakses 26 November 2020 Pukul.14:38.

ditembak jatuh oleh pemberontak di zona yang sedang dilanda perang tersebut. Malaysia mengirimkan tim penyelidikanya ke Ukraina. Pihak MAS mengatakan bahwa rute yang diambil oleh maskapainya telah dinyatakan aman oleh badan penerbangan internasional dan pesawat tersebut juga dinyatakan memiliki catatan yang aman tentang pemeliharannya. Berikut kronologis singkat mengenai pasca-insiden :²

1. **Pada tanggal 19 Juli 2014 (hari ketiga)**, Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-bangsa (DK PBB) menyelenggarakan rapat darurat pada krisis Ukraina dan Malaysia meminta penuh independensi dan transparansi atas investigasi internasional. Menteri Perhubungan Datuk Seri Liow Tiong Lai terbang ke Kota Kiev dengan difasilitasi tim investigasi dengan perjalanan yang aman ke tempat kejadian. MAS juga merilis daftar penumpang secara rinci.
2. **Pada tanggal 20 Juli 2014 (hari keempat)**, Menteri Luar Negeri Seri Anifah Aman berangkat ke Ukraina untuk membantu kejadian tersebut. Tim Investigasi Malaysia juga tiba di tempat kejadian di Kota Torez.
3. **Pada tanggal 21 Juli 2014 (hari kelima)**, Perdana Menteri Datuk Seri Najib Tun Razak mencapai terobosan dengan Alexander Borodai di mana Alexander Borodai adalah pihak yang memegang tanggung jawab di lapangan tepatnya di daerah tempat kejadian kecelakaan. Kesepakatan tercapai setelah dirilis jumlah korban yang masih tersisa. Pada Malaysia untuk diberikan hak atas kekuasaan terhadap kotak hitam (*black box*) dan independensi atas tim investigasi internasional untuk diberikan akses masuk pada tempat kecelakaan.
4. **Pada tanggal 22 Juli 2014 (hari keenam)**, kotak hitam milik MH 17 diserahkan kepada otoritas Malaysia di Donetsk, Ukraina. Kereta Api mengangkut 282 korban dari Donetsk ke Kharkiv.

² Abdul Aziz, <https://www.thestar.com.my/news/nation/2014/08/22/mh17-timeline-of-the-tragedy>, diakses 27 November 2020 Pukul. 07.17.

5. **Pada tanggal 23 Juli 2014 (hari ketujuh)**, parlemen khusus Malaysia menyetujui gerakan mengutuk jatuhnya MH17. Tim investigasi internasional memutuskan untuk menyerahkan kotak hitam MH17 kepada Investigasi kecelakaan udara Inggris yang bercabang di Fanborough untuk dianalisis forensik.
6. **Pada tanggal 24 Juli 2014 (hari kedelapan)**, kabinet Malaysia membatalkan acara *open house* untuk menghargai mereka yang meninggal di pada tragedi MH17 tersebut. Pembukaan *Commonwealth games* di Glasgow, Scotland, dengan tanda penghormatan untuk korban MH17.
7. **Pada tanggal 25 Juli 2014 (hari kesembilan)**, Jaksa Agung Tan Sri Abdul Gani Patail memutuskan untuk berangkat ke Amsterdam pada hari selanjutnya untuk membantu investigasi atas tragedi MH17.
8. **Pada tanggal 28 Juli 2014 (hari kedua belas)** angkatan terakhir peti mati yang berjumlah 38 korban tragedi MH17 tiba di Eindhoven, Belanda. Dengan ini maka total 227 peti mati yang telah diantar.
9. **Pada tanggal 29 Juli 2014 (hari ketiga belas)**, Malaysia mengamankan perjanjian untuk penempatan penyebarluasan polisi internasional di tempat kejadian.
10. **Pada tanggal 30 Juli 2014 (hari keempat belas)**, komisioner tinggi PBB bagian Hak Asasi Manusia mengatakan jatuhnya MH17 mungkin bisa menjadi perang kejahatan. Menteri dalam negeri Datuk Seri DR Ahmad Zahid Hamidi dan Inspektur Jenderal Kepolisian Tan Sri Khalid Abu Bakar berangkat ke Kiev.
11. **Pada tanggal 31 Juli 2014 (hari kelima belas)**, tujuh puluh korban lagi masih menjalani proses *Disaster Victim Identification* (Identifikasi Korban Bencana) yang selanjutnya disebut DVI.
12. **Pada tanggal 1 Agustus 2014 (hari keenam belas)**, Najib tiba di Amsterdam. Belanda meminta untuk menghentikan kerusakan yang ada di daerah kejadian.

13. **Pada tanggal 3 Agustus 2014 (hari kedelapan belas)**, 68 polisi Malaysia pergi ke Donetsk untuk membantu investigasi.
14. **Pada tanggal 4 Agustus 2014 (hari kesembilan belas)**, diumumkan bahwa setiap keluarga korban akan diberikan kompensasi sebesar US\$50.000 dari perusahaan asuransi .
15. **Pada tanggal 6 Agustus 2014 (hari kedua puluh satu)**, pencarian terhadap korban yang belum berhasil ditemukan masih terus berlanjut dan dilakukan di sekitar danau tempat kejadian tersebut. Investigasi juga telah selesai setengahnya yakni 50 persen.
16. **Pada tanggal 14 Agustus 2014 (hari kedua puluh sembilan)**, pemerintah Malaysia mendeklarasikan hari tersebut menjadi hari berkabung nasional.
17. **Pada tanggal 16 Agustus 2014 (hari ketiga puluh satu)** ritual keagamaan diadakan untuk korban non-muslim.

Pada tanggal 4 Agustus 2014 telah diumumkan bahwa setiap keluarga korban diberikan kompensasi sebesar US\$ 50.000, di mana uang tersebut dibayarkan oleh konsorsium asuransi yang dipimpin oleh Allianz³, tetapi yang akan dibahas secara khusus dalam penelitian hukum ini adalah bukan tentang kompensasi yang telah dibayarkan oleh asuransi tersebut. Dalam penelitian hukum ini yang akan menjadi fokus utama adalah apakah negara Ukraina seharusnya bertanggung jawab atas apa yang telah terjadi di ruang udaranya atau tidak. Pada umumnya dalam hukum kebiasaan setiap penerbangan reguler oleh maskapai penerbangan, petugas *Flight Operator Officer* (FOO) mengambil *Notice to Airmen* (NOTAM) dari *briefing office*, dan bersama dengan informasi lain seperti laporan cuaca, menggunakannya untuk perencanaan penerbangan. Rencana penerbangan ini kemudian

³ <https://www.airlineratings.com/news/400-mh370-mh17-compensation-claims-settled/>, diakses 29 November 2020 Pukul 15.00

diberikan pada bagian penerbang untuk memutuskan kebutuhan bahan bakar, ketinggian, bandara udara alternatif dan lain- lain⁴.

Notice To Airmen (NOTAM) adalah pemberitahuan informasi mengenai suatu penetapan, kondisi atau perubahan pada fasilitas, pelayanan, prosedur atau peringatan akan bahaya yang penting untuk segera diketahui oleh personil yang berkaitan dengan operasi penerbangan dan didistribusikan melalui peralatan telekomunikasi. NOTAM harus segera dikirim dan disebarluaskan berkaitan dengan informasi yang berupa :

- perubahan sementara dan berjangka waktu pendek;
- perubahan penting pada operasional dan bersifat permanen;
- perubahan sementara dan berjangka waktu panjang.

NOTAM tersebut di atas disebarluaskan dalam bentuk tekstual singkat, apabila informasi yang disampaikan membutuhkan penyampaian tekstual yang panjang dan/atau berupa gambar grafis/peta maka media penyampaian dapat menggunakan *AIP Supplement*. NOTAM harus dikirim dan disebarluaskan apabila informasinya berkaitan langsung dengan kepentingan operasional.⁵

Dalam situasi seperti ini, masalah hukum ini masuk ke dalam ruang lingkup dari Hukum Internasional. Jika dikaitkan dengan asas negara berdaulat yakni negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*), kedaulatan merupakan salah satu dari unsur eksistensi sebuah negara. Dari sudut pandang ilmu bahasa, kedaulatan adalah sebuah kekuasaan tertinggi atas pemerintahan negara, daerah, dan sebagainya yang berada di dalam suatu negara. Dalam sudut pandang ilmu hukum tata negara, Parthiana menyatakan bahwa kedaulatan dapat diartikan sebagai

⁴ Fadjar Nugroho, <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/142-notam>, diakses 29 November 2020 Pukul. 16.04.

⁵ Praditya Ewangga, <https://pewangga.wordpress.com/2014/03/09/notam/>, diakses 30 November 2020 Pukul. 17.56.

kekuasaan yang tertinggi yang mutlak, utuh, bulat dan tidak dapat dibagi-bagi dan oleh karena itu tidak dapat ditempatkan di bawah kekuasaan lain⁶.

“Namun demikian seiring perkembangan zaman, telah terjadi perubahan makna dari kedaulatan negara itu sendiri. Selain menjadi batas-batas tertentu untuk menghormati kedaulatan negara lain sebagaimana diatur secara khusus melalui hukum internasional, kedaulatan suatu negara juga tidak hanya bersifat mutlak atau absolut. Hal inilah yang kemudian dikenal dengan istilah kedaulatan negara yang bersifat relatif (*Relative Sovereignty of State*)”.⁷

Dalam konteks sudut pandang ilmu hukum internasional, negara yang berdaulat pada hakikatnya harus tunduk dan menghormati hukum internasional, maupun kedaulatan dan integritas wilayah negara lain.

“Ruang udara suatu negara dengan ketinggian tertentu menjadi tanggung jawab negara yang ada di bawah ruang udara tersebut. Suatu ruang udara yang ada di atas negara berdaulat disebut sebagai negara kolong. 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”.⁸

Namun sebagai pengantar terdapat beberapa teori yang mendasarkan atau melandaskan antara kedaulatan negara kolong dengan wilayah udaranya itu. Salah satunya adalah pemikiran bahwa udara itu tidak bebas, sehingga negara berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya. Teori ini dapat dikelompokkan menjadi :

⁶ Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Perbatasan negara dalam dimensi hukum internasional*, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2011), hlm. 8.

⁷ Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Perbatasan negara dalam dimensi hukum internasional*, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2011), hlm. 9.

⁸ Prasetyani Ratih Puput, <https://media.neliti.com/media/publications/35351-ID-analisis-yuridis-terhadap-tanggung-jawab-negara-ukraina-atas-jatuhnya-pesawat-ma.pdf>, diakses pada 17 Oktober 2020 pukul 15.50

1. “Negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap satu ketinggian tertentu di ruang udara. (terdapat spesifikasi kekhususan ketinggian DPL)
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”.⁹

Tanggung jawab negara dalam hukum internasional pada dasarnya dilatarbelakangi pemikiran bahwa tidak ada satu pun negara yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak negara lain. Setiap pelanggaran terhadap hak negara lain menyebabkan negara tersebut wajib untuk memperbaikinya atau dengan kata lain mempertanggungjawabkannya. Hal ini sebenarnya merupakan hal yang biasa dalam sistem hukum di mana pelanggaran terhadap kewajiban yang mengikat secara hukum akan menimbulkan tanggung jawab bagi pelanggarnya¹⁰. Berdasarkan teori di atas, negara Ukraina sebagai negara yang berdaulat merupakan negara kolong atas wilayah udara yang dilalui oleh pesawat MH17 Malaysia Airlines.

Sebelumnya sudah ada beberapa penelitian hukum terkait hukum udara internasional. Sebagai contoh terdapat pembahasan mengenai hukum udara ditinjau dari pasal Konvensi Paris 1919, maupun dari Konvensi Chicago 1944. Selain itu terdapat juga penelitian hukum mengenai hukum udara ditinjau dari asas dan prinsip-prinsip. Oleh karena hal tersebut, sesuatu yang belum pernah ditulis sebelumnya, dalam penelitian hukum ini dikhususkan pada segi pertanggungjawaban negara terhadap suatu insiden terkait hukum udara internasional.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka Penulis menyusun suatu penelitian hukum berupa skripsi yang berjudul :

⁹ 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.

¹⁰ Sefriani, Hukum Internasional Suatu Pengantar, (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), hlm.266

“PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA UKRAINA SEBAGAI NEGARA KOLONG TERHADAP MASKAPAI *MALAYSIA AIRLINES* MH17”

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka muncul sebuah rumusan masalah yaitu:

Bagaimana pertanggungjawaban Negara Ukraina sebagai negara kolong terhadap maskapai Malaysia Airlines MH17 yang tertembak dan jatuh di wilayah Ukraina?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penulisan hukum ini selain sebagai prasyarat berupa skripsi program sarjana di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan juga bertujuan untuk :

1. Memberikan analisis secara lebih rinci tentang bagaimana seharusnya penyelesaian dan pertanggungjawaban hukum terhadap insiden jatuhnya maskapai MH17 dalam sudut pandang pertanggungjawaban negara Ukraina sebagai negara kolong.
2. Mengetahui secara lebih rinci tentang kejelasan dan patok-patok hukum udara dalam batasannya dengan hukum internasional untuk dapat diterapkan dan diaplikasikan secara efektif dan efisien dalam suatu kasus atau insiden yang terjadi.

1.4. Metode Penelitian

Di dalam suatu penelitian ilmiah, penelitian tersebut tentu akan menggunakan metode yang tepat dan sesuai dengan penelitian apa yang akan dijalankan. Hal tersebut sangat diperlukan untuk mencapai tujuan penelitian secara baik dan optimal dalam menjawab permasalahan yang telah diidentifikasi sebelumnya dalam penelitian ini. Maka metode penelitian yang akan digunakan antara lain adalah:

1.4.1. Tipologi dan Metode Penelitian Yuridis-Normatif

Adapun tipologi penelitian dari penelitian ini adalah penelitian inventarisasi hukum positif dan aplikasi hukum kepada

kasus. Dalam penelitian ini, penelitian inventarisasi hukum positif ditujukan pada pembahasan dan analisis terhadap sumber-sumber hukum positif mengenai subjek hukum internasional, tanggung jawab negara, peraturan-peraturan dan konvensi. Selain itu, diperlukan juga penelitian aplikasi hukum kepada kasus untuk meneliti lebih lanjut dasar-dasar dan landasan peraturan yang tepat untuk diaplikasikan kepada kasus. Penelitian aplikasi Hukum akan ditujukan dengan adanya konstruksi hukum untuk mengisi kekosongan hukum pada bagian sebelumnya. Penelitian aplikasi hukum adalah menerapkan hukum positif terhadap kasus.

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah metode penelitian Hukum Yuridis-Normatif. Adapun yang dimaksud dengan Metode Yuridis Normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka untuk mengetahui keberlakuan suatu hukum positif dalam suatu masalah hukum tertentu. Penelitian yuridis normatif juga sering disebut dengan metode penelitian hukum doktrinal atau metode penelitian hukum dogmatis. Hal ini dikarenakan penelitian jenis ini hanya dilakukan dan ditujukan pada peraturan-peraturan yang sifatnya tertulis, seperti hukum positif.¹¹

1.4.2. Sifat Penelitian

Penelitian yuridis normatif juga sering disebut sebagai metode penelitian hukum doktrinal atau metode penelitian hukum dogmatis. Kaitan antara sifat penelitian dengan penulisan yang sedang penulis pilih adalah penulis akan mencantumkan konvensi dan/atau segala bentuk peraturan-peraturan tertulis yang bersifat internasional seperti konvensi dan atau perjanjian-perjanjian yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini. Untuk mengkaji tentang pertanggungjawaban negara Ukraina terhadap jatuhnya pesawat

¹¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2001), hlm. 13-14.

Malaysia Airlines MH17 diperlukan peraturan konvensi dan/atau perjanjian-perjanjian internasional lainnya. Mengingat sifat hukum dari sumber hukum tersebut merupakan hukum tertulis, bersifat memaksa serta termasuk ke dalam hukum publik yang dipakai oleh penulis menjadi acuan dalam penelitian ini maka penulis dapat menyatakan bahwa sifat penelitian penulisan ini merupakan penelitian yuridis normatif atau metode hukum dogmatis.

1.4.3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah metode yang digunakan oleh penulis. Metode tersebut dibutuhkan untuk menganalisis serta menjawab masalah hukum yang telah diidentifikasi sebelumnya. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini mencakup pengumpulan data dari penelitian kepustakaan. Dalam penelitian hukum ini, Penulis memilih data yang diteliti yaitu dengan menggunakan data sekunder, yaitu data yang mendukung penelitian yang diperoleh melalui studi kepustakaan.

Alasan penulis memilih metode studi kepustakaan dikarenakan untuk mencari sumber data penulis akan mengkaji dari buku-buku, jurnal, konvensi, dan perjanjian-perjanjian internasional sebagai sumber data. Dapat dikatakan metode penelitian dengan mencari data dan mengkaji sumber-sumber tersebut adalah metode penelitian studi kepustakaan. Melalui metode tersebut penulis akan mengkaji data sekunder yang menjadi sumber hukum penulis, sebab untuk menemukan penyelesaian rumusan masalah dalam penelitian ini penulis akan mengkaji data-data tersebut melalui studi kepustakaan. Dalam menentukan tanggung jawab negara Ukraina terhadap jatuhnya pesawat Malaysia Airlines MH17 diperlukan sumber-sumber data sekunder yang akan dikaji oleh penulis. Sehingga tepat dikatakan apabila penelitian ini menggunakan metode penelitian studi kepustakaan untuk mengkaji rumusan masalah yang telah penulis rumuskan.

1.4.4. Jenis dan Teknik Analisa

Mengingat metode penelitian yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah metode yuridis-normatif, maka data yang dikumpulkan berasal dari data yang bersifat sekunder. Adapun data sekunder tersebut antara lain mencakup bahan atau sumber hukum primer dan bahan atau sumber hukum sekunder berupa perundang-undangan, naskah konvensi internasional, hasil penelitian ilmiah, buku-buku dan lain sebagainya yang berkaitan dengan Hukum Udara dan Hukum Internasional.¹²

Adapun teknik analisa yang digunakan adalah teknik analisa kualitatif, yaitu tanpa perhitungan sampel data secara matematis ataupun kuantitatif.

1.5. Sistematika Penulisan

Adapun penelitian hukum ini dibagi menjadi beberapa bagian dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis akan menuliskan tentang latar belakang penelitian yang menjadi alasan mengapa penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan penulisan mengenai Tanggung Jawab Negara Ukraina Terhadap Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines MH17. Pada bab ini juga akan penulis jabarkan mengenai rumusan masalah, tujuan penelitian, serta tinjauan pustaka sementara. Metode penelitian yang dipilih dan dilakukan oleh penulis dan sistematika dari penulisan ini juga turut dicantumkan dalam bab ini.

BAB II STUDI PUSTAKA

Pada bab ini penulis akan menuliskan penjelasan tentang hukum udara internasional, sumber-sumber hukum utama yang dipakai penulis sebagai referensi penulis untuk mengetahui peraturan apa saja yang akan

¹² Amiruddin dan Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 30.

digunakan, pada bab ini juga penulisan akan menulis tentang kedaulatan negara kolong atas ruang udaranya yang diikuti informasi mengenai kedaulatan negara, wilayah udara, tanggung jawab negara, yurisdiksi negara dan juga pembatasan wilayah udara dengan adanya NOTAM.

BAB III ANALISA

Pada bab ini penulis akan menuliskan tentang tragedi penerbangan sipil maskapai Malaysia Airlines MH17 yang tertembak jatuh di ruang udara negara Ukraina serta penulis juga akan menuliskan tentang Pertanggung jawaban negara Ukraina dalam penembakan pesawat udara Malaysia Airlines MH17.

BAB IV KESIMPULAN

Pada bab ini penulis akan menuliskan tentang kesimpulan yaitu jawaban dari hasil penelitian terkait jatuhnya maskapai Malaysia Airlines MH17 di wilayah udara negara Ukraina.