




## Hukum Udara Internasional Dalam Kasus Salah Tembak Pesawat Komersial Ukraina Akibat Penembakan Iran Ditinjau Dari Hukum Internasional Dan Konvensi Chicago 1944

Domas Tomaula<sup>1</sup>, Irma Halima Hanafi<sup>2</sup>, Wilshen Leatemia<sup>3</sup>

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

 : tomaula29@gmail.com

**ABSTRACT:** *International air law is a collection of regulations made only by a country, which originates from agreements made not only between one country but two or more countries. This agreement can be written and implemented, namely by having a common understanding based on history, so that it has become a common habit that must be accepted. The research method used is normative juridical. Using problem approaches such as the conceptual approach, statutory approach and case approach. Meanwhile, the sources of legal materials used are primary, secondary and tertiary sources of legal materials. The collection of legal materials was carried out by means of a literature study, then analyzed qualitatively. The results of the research show that the regulations for the shooting down of commercial aircraft have been regulated based on International Air Law and the 1944 Chicago Convention article 1 and article 3 bis, countries whose airspace is passed by civil aircraft must guarantee the safety of civil aircraft by establishing a no-fly zone if something is happening in the country's airspace and it is not possible for civil aircraft to pass through as well as providing clear flight navigation so as to guarantee the safety and security of civil aircraft passing through the country's airspace. Iran's form of responsibility for shooting down planes in war is regulated in the 1944 Chicago Convention and other conventions. Iran must take full responsibility for this shooting because it did not establish a no-fly zone when in conflict. In the future, it is necessary to emphasize state responsibility for international civil aviation routes and increase cooperation with various parties so that safety and security in international flights can be achieved.*

**Keywords:** *International Air Law; Commercial Airplane Shooting; 1944 Chicago Convention.*

**ABSTRAK:** Hukum udara Internasional merupakan sekumpulan peraturan yang dibuat hanyalah oleh suatu negara, yang bersumber pada perjanjian yang dibuat bukan hanya antara satu negara melainkan dua negara atau lebih. Perjanjian tersebut dapat tertulis serta terlaksana yakni dengan adanya pengertian bersama (*common understanding*) yang berdasarkan pada sejarah, sehingga sudah menjadi seperti salah satu kebiasaan umum yang harus diterima. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif. Menggunakan pendekatan masalah seperti pendekatan konseptual, pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Sedangkan sumber bahan hukum yang digunakan adalah sumber bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan studi kepustakaan, kemudian dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan terhadap penembakan pesawat komersial telah di atur berdasarkan Hukum Udara Internasional dan Konvensi Chicago 1944 pasal 1 dan pasal 3 bis, negara yang wilayah udaranya dilewati oleh pesawat sipil harus menjamin keselamatan pesawat sipil tersebut dengan cara menetapkan zona larangan terbang apabila di wilayah udara negara tersebut sedang terjadi sesuatu dan tidak memungkinkan untuk dilewati oleh pesawat sipil serta memberikan navigasi penerbangan yang jelas sehingga dapat menjamin keselamatan dan keamanan pesawat sipil yang melewati wilayah udara negara tersebut. Bentuk pertanggungjawaban negara Iran terhadap penembakan pesawat dalam perang di atur dalam Konvensi Chicago 1944 dan juga konvensi-konvensi lainnya, Iran harus bertanggung jawab penuh atas terjadinya penembakan ini dikarenakan tidak menetapkan zona larangan terbang ketika sedang berkonflik. Di masa yang akan datang perlu ditegaskan pertanggungjawaban negara atas jalur rute penerbangan sipil internasional serta meningkatkan kerja sama dengan berbagai pihak agar keselamatan dan keamanan dalam penerbangan internasional bisa tercapai.

**Kata Kunci:** *Hukum Udara Internasional; Penembakan Pesawat Komersial; Konvensi Chicago 1944.*

## PENDAHULUAN

Pada umumnya hampir tidak ada negara di dunia ini yang tidak terlibat dalam upaya pemanfaatan wilayah udara melalui penerbangan sipil, baik domestik maupun Internasional. Hal ini karena kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang penerbangan Internasional telah berhasil menghadirkan bermacam peralatan penerbangan yang dapat mengembangkan tingkat kehidupan manusia.<sup>1</sup>

Pengelolaan penerbangan sipil Internasional maupun domestik haruslah berlandaskan pada norma hukum Internasional dan domestik yang berlaku, yakni guna menjamin keselamatan penumpang dan awak pesawat serta juga barang-barang yang diangkut didalam penerbangan. Dimana penyelenggaraan penerbangan sipil ini diatur dalam berbagai macam konvensi Internasional. Pada saat akhir perang dunia I, negara-negara banyak yang semakin mengembangkan teknologi ruang udara, yaitu upaya mengembangkan teknologi penerbangan cepat dan jarak jauh, serta berupaya mencapai jarak ketinggian maksimum di wilayah udara.<sup>2</sup>

Pengaturan mengenai penerbangan sipil Internasional telah diatur dalam berbagai konvensi Internasional, didalam hukum udara Internasional publik terdapat konvensi Chicago 1944 ini berisi sejumlah peraturan transportasi udara internasional dan merupakan norma untuk penerbangan sipil Internasional. Konvensi tersebut dijadikan sebagai tolak ukur perkembangan hukum nasional oleh negara-negara anggota (*International Civil Aviation Organization*). Kehadiran *International Civil Aviation Organization* (ICAO) pada organisasi Internasional menjadi signifikan, yakni dengan mengontrol maskapai penerbangan serta mengusulkan dan mengutamakan teknologi canggih yang terkait dengan kehidupan masyarakat Internasional.<sup>3</sup>

Masing-masing negara departemen organisasi penerbangan sipil Internasional berwenang dalam menentukan zona larangan pada penerbangan dengan mempertimbangkan keamanan umum, pertimbangan militer, asalkan tidak ada perilaku diskriminatif antara pesawat udara nasional dengan pesawat udara asing. Salah satu aspek yang menjadi kelemahan konvensi Chicago 1944 adalah adanya pertentangan kepentingan antara penegakan kedaulatan negara dengan kekerasan senjata yang berlawanan dengan keselamatan penumpang pesawat sipil yang melintasi wilayah udara suatu negara.<sup>4</sup>

Pada pergantian abad ke-20 banyak pandangan yang bermunculan bahwa wilayah udara haruslah dikembangkan sesuai dengan ketentuan hukum Internasional yang memuat tentang pelanggaran wilayah udara. Ketentuan tersebut termuat dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang berbunyi: "*Signatory countries recognize that each state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*" (Negara-negara Penandatanganan mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya<sup>5</sup>)

Atas pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*Elementary Considerations of Humanity*), dan dalam urusan memenuhi prosedur pencegahan (*interception*), negara bertanggungjawab untuk tidak mencelakakan jiwa manusia yang berada didalam pesawat

---

<sup>1</sup> Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, Cambridge; Havard University Press, 1949, h. 213-214.

<sup>2</sup> Sudirman H. Nainggolan, (2014), *Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional yang Melintasi Antar Negara*, Departemen Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, h. 1-24

<sup>3</sup> Andika Immanuel Simatupang. *State Responsibility Over Safety And Security On Civil Aviation In International Law*. Jurnal Hukum Internasional. Vol 13. No 2. 2016. h. 275.

<sup>4</sup> K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, h. 47

<sup>5</sup> K. Martono, *Op. Cit*, h. 18.

udara, serta pesawat udara yang diintersepsi itu sendiri.<sup>6</sup> Setiap konflik bersenjata atau perang menimbulkan mala petaka bagi kehidupan umat manusia. Perang merupakan suatu kejadian yang akan mencakup sejarah dan tata cara kehidupan umat manusia yang berada di bumi ini. Terjadinya peperangan umumnya berlangsung karena adanya perdebatan atau perselisihan antara pihak satu dengan pihak lainnya, yang tidak ingin menyerah atas sebuah kepentingan entah itu berupa kepentingan politik, kepentingan ekonomi, kepentingan sosial maupun kepentingan lainnya.<sup>7</sup>

Pada tahun 2020 ketegangan terjadi antara Amerika Serikat dan Iran, disulut tewas terbunuhnya tokoh militer terkuat Iran, jenderal Qassem Soleimani atas perintah presiden Amerika Donald Trump.<sup>8</sup> Qassem Soleimani pemimpin pasukan al-Quds Iran, tewas setelah dihantam rudal oleh pesawat nir-awak milik Amerika Serikat di bandara internasional Baghdad, Iran. Peristiwa ini memicu kemarahan besar, baik dari warga maupun pemerintah Iran.<sup>9</sup> Pada Rabu pagi waktu Iran, Iran membalas serangan Amerika atas matinya pimpinan militer mereka yang telah dibunuh berdasarkan perintah dari presiden Amerika Serikat Donald Trump. Satu buah Rudal balistik ditembakkan ke pangkalan militer Amerika Serikat di Irak. Komandan militer tertinggi Iran, Ayatollah Ali Khamenei yang di depan rakyat Iran meneriakkan Amerika harus mati, menyatakan serangan Iran itu sebagai balasan bagi Amerika atas terbunuhnya Qassem Soleimani pemimpin pasukan al-Quds Iran. Pada waktu yang sama dengan gempuran rudal Iran ke markas militer Amerika Serikat yang berada di Irak, satu buah pesawat komersial tipe Boeing 737-800 yang dimiliki maskapai penerbangan dari Ukraina yakni Ukraina International Airlines, dinyatakan jatuh setelah dua menit berselang saat melakukan penerbangan atau lepas landas dari bandara Internasional Teheran, Iran. 176 orang penumpang serta awak pesawat di dalamnya tewas.<sup>10</sup>

Iran menyatakan, *human error* menjadi salah satu faktor insiden salah tembak pesawat Ukraina. Dalam laporan yang dirilis organisasi penerbangan pesawat sipil Iran (CAOI) mempersalahkan dan pula serta buruknya komunikasi dari militer. Pesawat dengan tipe Boeing 737-800 milik maskapai penerbangan Ukraina Internasional Airlines (UIA) tersebut dihantam rudal hingga jatuh, setelah melakukan penerbangan atau lepas landas dari Bandara Imam Khomeini Theran, yang memakan korban yakni sebanyak 176 jiwa yang berada dalam pesawat tersebut.<sup>11</sup> Meskipun secara tegas di dalam konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa penembakan pesawat sipil itu dilarang, namun yang terjadi baru-baru ini adalah yakni pada Rabu 8 Januari 2020 pesawat komersial Ukraina dengan nomor penerbangan PS752 Ukraina Airlines Flight ditembak jatuh oleh militer Iran. Hal ini justru sangatlah bertentangan dengan konvensi Chicago 1944.

Pesawat dengan nomor penerbangan PS752 dioperasikan oleh Ukraina Internasional Airlines menggunakan Boeing 737-800, merupakan maskapai penerbangan berbendera dan maskapai terbesar Ukraina yang sedang melakukan penerbangan terjadwal dari ibukota Iran bandara Internasional Theran Imam Khomeini ke Bandara Internasional Boryspil di ibukota Ukraina Kiev. Pesawat Ukraina tersebut membawa 176 orang di dalamnya, termasuk sembilan anggota awak pesawat dan lima belas penumpangnya adalah anak-anak. Pada awalnya otoritas penerbangan Iran menyangkal bahwa pesawat Ukraina

---

<sup>6</sup> Bambang Widarto, *Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau dari Aspek Hukum Internasional*, Jurnal Yuridis, Dinas Hukum Angkutan Udara, Jakarta' Vol 1, No.2, Desember 2014, h. 145

<sup>7</sup> <http://scholar.unand.ac.id> diakses pada tanggal 26 juni 2022

<sup>8</sup> <https://www.mediasulsel.com> diakses pada tanggal 26 juni 2022

<sup>9</sup> <https://www.kompas.com> diakses pada tanggal 27 juni 2022

<sup>10</sup> <https://www.mediasulsel.com> diakses pada tanggal 27 juni 2022

<sup>11</sup> <https://www.kompas.com> diakses pada tanggal 27 juni 2022

Airlines Flight 752 terkena rudal, dan menyatakan adanya kesalahan teknis atas jatuhnya pesawat Ukraina tersebut. Serta penembakan pesawat Ukraina Airlines Flight 752 tersebut dikatakan sebagai kesalahan manusia. Setelah sehari-hari menolak laporan intelejen barat yang menunjuk pada Teheran bertanggungjawab, kemudian Iran mengakui militernya melakukan kesalahan yang tidak termaafkan dengan telah menembak jatuh pesawat jet Ukraina Airlines Flight 752 tersebut.

Pembunuhan terhadap komandan pasukan Quds Iran Mayor Jenderal Qassem Solaimeni memicu eskalasi konflik antara Amerika Serikat dan Iran. Ditengah situasi waspada, militer Iran secara tidak sengaja menembak jatuh pesawat sipil Ukraina Airlines Flight 752 yang pada saat itu melintas di atas wilayah udara Iran.<sup>12</sup> Para pengunjung rasa di ibukota Iran, Teheran menuntut pengunduran diri para pemimpin senior Iran setelah pengakuan oleh pihak yang memiliki kewenangan yakni bahwa militer negara Iran secara tak sengaja mengarahkan rudal ke pesawat komersial milik Ukraina Internasional Airlines tersebut, hingga mengakibatkan pesawat tersebut jatuh. Meskipun pada awalnya tidak ingin bertanggungjawab, tapi pada akhirnya militer Iran mengiyakan bahwa mereka telah menembakan rudal yang menghantam pesawat komersial Ukraina tersebut, sehingga menewaskan semua di dalam pesawat tersebut yang berjumlah 176 orang.

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif menurut Soerjono Soekanto, merupakan salah satu studi hukum yang menggunakan literatur atau peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.<sup>13</sup> Teknik Pengumpulan bahan hukum pada penelitian ini menggunakan studi pustaka (*Biography Study*) yakni pengkajian informasi yang tertulis tentang hukum yang berasal dari berbagai sumber dan disebarluaskan menjadi komponen yang penting dalam penelitian hukum normatif<sup>14</sup>.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Hukum Udara Internasional Terhadap Penembakan Pesawat Komersial

Hukum Udara Internasional adalah hukum yang mengatur hubungan antar negara secara global, regional atau bilateral yang ditujukan untuk menciptakan dunia yang tertib dan damai, dimana setiap negara dapat melakukan usaha-usaha guna memenuhi tujuan nasionalnya masing-masing. Hukum udara Internasional sangat penting untuk memberikan pedoman, tuntunan dan arahan agar setiap negara dalam melakukan usaha-usaha untuk mewujudkan tujuan nasional baik jangka panjang ataupun jangka pendek, yang dikenal sebagai kepentingan nasional, sehingga tidak berbenturan atau berselisih dengan negara lain dengan demikian akan tercipta dunia yang arnan, damai dan tertib.<sup>15</sup>

Hukum udara adalah bagian dari hukum intenasional karena hukum ini juga bertujuan mengatur bagaimana sebuah negara rnemanfaatnkan wilayah udara negaranya untuk mendukung tujuan nasional negara tersebut. Dalam membahas hukum udara Internasional kita terlebih dahulu harus memahamI istilah yang sering dipakai dalam membahas hukum

---

<sup>12</sup> <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-51081065#>: diakses pada tanggal 27 juni 2022

<sup>13</sup> Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif*, Suatu Tinjauan Singkat, Rajawali Press, Jakarta, 1998, h. 101.

<sup>14</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, h. 81.

<sup>15</sup> Azwar Ananda (1997), *Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia*, Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Institut Keguruan dan Ilmju Pendidikan, Padang

udara istilah itu ialah ruang udara (*air*). Istilah ini sangat penting dalam memahami tentang hukum udara Internasional yang juga diatur berdasarkan hukum udara (*air law*).

Hukum udara adalah hukum yang mengatur tentang udara dimana negara yang memiliki udara merasa berdaulat atas wilayah udara tersebut. Jadi jelaslah kiranya bahwa ruang angkasa adalah ruang di atas permukaan bumi yang dimulai dari lapisan tidak terdapatnya gaya tarik bumi. Berdasarkan pendapat Harsono, ruang udara dapat didefinisikan sebagai ruang dimana masih terdapat gaya tarik bumi dan pesawat terbang biasa dapat terbang di dalamnya. Demikianlah perbedaan antara udara dan ruang angkasa,<sup>16</sup> untuk lebih memahami tentang pengertian hukum udara, terdapat pengertian hukum udara menurut Otto Riese dan Jean T. Laccour yang berpendapat bahwa: ("Hukum udara adalah seluruh norma-norma hukum yang khusus mengenai penerbangan, pesawat-pesawat terbang dan ruang udara dalam peranannya sebagai unsur yang diperlukan bagi penerbangan"). Kemudian Suherman mendefinisikan hukum udara sebagai keseluruhan ketentuan yang mengatur tentang udara dan penggunaannya untuk penerbangan.

Dari definisi di atas kiranya dapat diketahui bahwa hukum udara adalah segala aturan tentang udara, salah satunya adalah hukum penerbangan. Jadi dapat disimpulkan bahwa hukum penerbangan adalah hukum udara dalam arti sempit, oleh sebab itu yang dimaksud dengan hukum penerbangan adalah "hukum yang mengatur pengangkutan melalui udara, termasuk dinas-dinas bantuan di darat, pegawai-pegawai dan alat-alat penerbangan serta orang-orang dan barang-barang yang diangkut". Jadi hukum penerbangan adalah hukum yang mengatur masalah penerbangan baik didalam suatu negara (domestik) ataupun antar negara (internasional).<sup>17</sup>

Hukum udara internasional bersumber pada perjanjian-perjanjian internasional yang diratifikasi oleh banyak negara didunia yakni Konvensi Warsawa 1929 yang merupakan konvensi tertua dalam bidang penerbangan sipil yang sampai sekarang masih berlaku dan yang paling banyak pesertanya (lebih dari 100 negara).<sup>18</sup> Konvensi ini mengatur suatu bidang yang amat penting yaitu mengenai hak-hak dan kewajiban penumpang dan pengirim barang pada penerbangan internasional. Konvensi Warsawa berlaku bagi semua angkutan udara internasional untuk penumpang, bagasi, dan barang dengan bayaran maupun tidak yang dilakukan oleh suatu perusahaan angkutan udara.<sup>19</sup> Beberapa tahun kemudian, Konvensi Warsawa diikuti oleh Konvensi Roma 1952. Konvensi ini berjudul *Convention on Damaged Caused by Fireign Aircraft to The Third Parties on the Surface*. Konvensi ini mengatur prinsip tanggung jawab hukum (*legal liability principle*), pengamanan tanggung jawab, prosedur dan tata cara pengajuan gugatan, ketentuan umum dan penutup. Konvensi ini hanya berlaku terhadap pesawat udara asing yang mengalami kecelakaan di negara anggota dan kerugian yang terjadi di permukaan bumi. Konvensi ini tidak berlaku terhadap kerugian yang timbul atas sebuah pesawat udara dalam penerbangan atau terhadap orang dan kargo yang berada dalam pesawat udara tersebut. Kerugian yang timbul dari kasus tabrakan hanya diatur oleh konvensi ini sejauh kecelakaan itu menimbulkan kerugian di atas permukaan bumi.<sup>20</sup>

Perkembangan industri penerbangan yang mulai marak, lahirlah konvensi-konvensi lainnya seperti; Konvensi Guandalajara 1961 yang merupakan suplemen dari Konvensi

---

<sup>16</sup> Harsono, B. (1971) *Undang-undang Pokok Agraria*, Jilid II, Jakarta: Djarnbatan

<sup>17</sup> Suherman, E. (1979a) *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Bandung : Alumni

<sup>18</sup> Suwardi, Karya Ilmiah Tentang *Penentuan Tanggung Jawab pengangkut yang terikat dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*, (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, 1991), h. 20.

<sup>19</sup> Warsawa Convention 1929, *Convention on the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, Ps. 1.

<sup>20</sup> Verschoor, Diederiks, *Persamaan dan Perbedaan*, h. 27.

Warsawa 1929 mengatur tentang Pengangkutan Udara Internasional yang Dilakukan Oleh Pihak Selain *Contracting Carrier*, Konvensi Montreal 1999 mengatur tentang tanggung jawab maskapai penerbangan dalam hal kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan barang, serta kerugian pribadi atau kematian penumpang yang terjadi selama penerbangan, Konvensi, dan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Convention*), (selanjutnya dikenal dengan "Konvensi Chicago 1944"), yang merupakan "Magna Charta" untuk hukum internasional tentang penerbangan.

Hukum udara Internasional terdapat istilah dan pengertian yang relevan tentang penerbangan yaitu: dokumen angkutan, yang dimaksud dengan dokumen angkutan dalam hukum udara adalah tiket penumpang, tiket bagasi, dan surat muatan udara"., Penumpang, berdasarkan konvensi Warsawa 1929, penumpang (*Passanger*) adalah "setiap orang yang diangkut dalam pesawat terbang, kecuali orang-orang yang merupakan anggota awak pesawat, termasuk pramugari dan pramugara"., Bagasi, dalam hukum udara yang dimaksud dengan bagasi adalah "Semua barang kepunyaan atau dibawah kekuasaan penumpang yang olehnya atau atas namanya, sebelum ia menumpang pesawat terbang diminta untuk diangkut melalui udara.,

Barang/Muatan adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara. Jadi walaupun itu barang yang diangkut oleh pesawat charter tetap juga disebut dengan barang muatan., Pengirim dan Penerima Barang/Muatan adalah pihak-pihak yang mungkin berhak atas ganti rugi, dalam hal muatan hilang, rusak atau musnah., Pengangkut (*air carries*) adalah "orang atau badan yang mengadakan persetujuan untuk mengangkut penumpang, bagasi atau barang dengan pesawat terbang., Operator adalah Orang yang mempergunakan pesawat udara ketika kerugian yang ditimbulkan, dengan ketentuan bahwa kontrol atas navigasi pesawat udara tetap dipegang oleh pihak yang memberikan kuasa untuk mempergunakan pesawat udara, baik langsung maupun tidak langsung., Pihak ketiga menurut Konvensi Roma pihak ketiga adalah "pihak yang tidak mempunyai sangkut paut apa-apa dengan suatu penerbangan tertentu, kecuali bahwa ia menderita kerugian karena penerbangan tersebut., Pengangkutan oleh beberapa pengangkut berturut-turut, adalah apabila untuk sampai pada suatu tujuan, seorang penumpang menggunakan lebih dari satu pengangkut (*carrier*).<sup>21</sup>

Sejalan dengan tujuan diciptakannya hukum internasional secara umum, maka hukum udara dibuat secara internasional dimaksudkan untuk menjamin keadilan dan kearnanan para pemakai jasa angkutan udara dari resiko-resiko yang mungkin timbul dalam pelaksanaan pengangkutan tersebut. Contoh yang paling ekstrim dalah dalam sebuah kecelakaan pesawat udara. Kalau kita lihat dalam sebuah kecelakaan pesawat uudara, pihak-pihak yang dirugikan adalah, pemilik pesawat, berupa kehilangan pesawat udara, penunpanag atau ahli warisnya jika penumpang meninggal dunia dan pemilik barang muatan yang diangkut, dalam hal terjadinya suatu kecelakaan pesawat, pihak-pihak yang mungkin bertanggungjawab adalah pembuat pesawat udara, pembuat bahan bakar, perusahaan penerbangan, pengatur lalulintas udara, penumpang sendiri jikalau dia turut melakukan terjadinya kecelakaan, dan juga pemilik barang atau muatan itu sendiri.

Pesawat udara merupakan sarana transportasi yang digunakan dalam setiap kegiatan penerbangan, dimana kegiatan penerbangan tersebut dapat dilakukan oleh pesawat udara sipil maupun pesawat udara negara. Maka perlu dibedakan mana yang merupakan pesawat udara sipil dan mana yang merupakan pesawat udara negara. Pesawat udara sipil

---

<sup>21</sup> Suherman, E. (1979b) *Masalah Tanggung Jawab Pada Carter Pesawat Udara dan Beberapa masalah Lain dalam Bidang Penerbangan (Kumpulan Karangan)*, Bandung: Alumni, h. 32-38

secara umum ialah pesawat udara yang dalam kegiatannya melakukan penerbangan yang bersifat komersial atau niaga, yang memiliki batasan-batasan terkait dengan hak-hak penerbangan yang dimiliki serta dilakukan oleh masyarakat secara umum. Sedangkan pesawat udara negara ialah pesawat udara yang dalam kegiatan penerbangannya dilakukan oleh unsur-unsur dalam lingkup pemerintah, serta lembaga-lembaga yang pertanggungjawaban kerjanya kepada pemerintah. Dari sifat kegiatan penerbangannya, pesawat udara negara merupakan pesawat udara yang tidak bersifat komersial atau niaga, melainkan hanya sebatas digunakan dalam kondisi-kondisi tertentu yang tidak diikat dengan jadwal penerbangan yang bersifat tetap, serta dilakukan berdasarkan kebutuhan dari negara.<sup>22</sup>

Konvensi-konvensi internasional yang dapat diambil sebagai dasar dalam penentuan klasifikasi pesawat udara ialah Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Adapun berkenaan dengan pasal yang dijadikan sebagai rujukan ialah Pasal 3 yang menyebutkan bahwa konvensi ini hanya berlaku bagi pesawat udara sipil dan tidak berlaku bagi pesawat udara negara huruf (a). Kemudian dalam huruf (b) menjelaskan bahwa pesawat yang digunakan untuk kepentingan militer, bea-cukai, serta kepolisian dianggap sebagai pesawat udara negara. Poin selanjutnya huruf (c) ialah pesawat udara negara dari negara anggota tidak boleh terbang di atas atau mendarat di wilayah negara anggota lainnya tanpa izin berdasarkan perjanjian khusus atau bentuk lainnya, serta sesuai dengan syarat-syarat yang ditentukan. Dan dalam poin huruf (d) disebutkan bahwa negara-negara anggota, berusaha, apabila mengeluarkan peraturan bagi pesawat udara negara mereka, mereka akan benar-benar memperhatikan keselamatan penerbangan sipil.<sup>23</sup>

Hukum udara perlu diketahui beberapa prinsip atau asas yang berlaku secara internasional. Kolossov mengemukakan beberapa prinsip untuk hukum udara internasional yang antara lain yakni pengakuan kedaulatan penuh dan eksklusif dari setiap negara atas ruang udara di atas wilayahnya.<sup>24</sup> Maksudnya ialah setiap negara memiliki hak mutlak atas kedaulatan wilayah udaranya tanpa dapat diganggu oleh negara lain. Kemudian adanya pengakuan mengenai nasionalitas suatu pesawat udara sesuai dengan registrasinya. Artinya setiap pesawat udara perlu diakui sebagai suatu pesawat udara dari suatu negara (baik pesawat udara sipil atau pesawat udara negara). Pengakuan nasionalitas ini penting untuk menentukan hak kebebasan udara yang dimiliki pesawat udara tersebut berdasarkan kualifikasinya. Prinsip dimana setiap negara bekerja sama juga bertujuan untuk memajukan ataupun mengamankan penerbangan dalam navigasi udara internasional. Jika dilihat dari prinsip ini, memang suatu keharusan agar dilakukan setiap negara untuk pemajuan atau pengamanan, hal ini sebagai pendukung daripada pemenuhan hak-hak kebebasan udara yang berdasarkan perjanjian antar negara tersebut. Oleh sebab itu, segala prinsip yang disebutkan di atas merupakan prinsip-prinsip mendasar yang memang perlu diperhatikan dan dijalankan oleh setiap negara yang memiliki kepentingan atas kegiatan keudaraan. Alasan konvensi mengeluarkan kategorikategori pesawat udara khusus adalah bahwa karena sejumlah besar negara, pada tahun 1952,

---

<sup>22</sup> Ni Putu Purnama Sari, *Status Hukum Pesawat Udara Komersial Yang Digunakan untuk penerbangan kenegaraan*, Dinamika, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum, Volume 26, Nomor 4, Februari 2020, h. 788 – 802

<sup>23</sup> Ni Putu Purnama Sari, *Status Hukum Pesawat Udara Komersial Yang Digunakan untuk penerbangan kenegaraan*, Dinamika, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum, Volume 26, Nomor 4, Februari 2020, h. 788 – 802

<sup>24</sup> Diederiks-Veschoor, (1998) *Persamaan Dan Perbedaan Antara Hukum Udara Dan Hukum Ruang Angkasa*, penerjemah : Bambang Iriana, Jakarta: Sinar Grafika. h. 10.

menghendaki untuk mengikuti secermat mungkin ketentuan Konvensi Chicago yang berkenaan dengan Penerbangan Sipil Internasional.<sup>25</sup>

Sebagai penambahan dasar hukum klasifikasi atau kualifikasi suatu pesawat udara apakah termasuk kategori pesawat udara sipil atau pesawat udara negara, Konvensi Chicago 1944 pada Pasal 5 dan Pasal 6 menjelaskan beberapa hal berkenaan dengan kegiatan penerbangan internasional yang berjadwal maupun tidak berjadwal. Pasal 5 menyebutkan bahwa penerbangan internasional tidak berjadwal memiliki hak untuk melintasi wilayah udara negara peserta lainnya, melakukan pendaratan nonstop, mendarat di wilayah negara peserta bukan untuk tujuan lalu lintas udara atas persetujuan negara peserta yang bersangkutan. Maksud dari ketentuan pasal di atas ialah berkenaan dengan penerbangan tidak berjadwal internasional, tidak mengharuskan penerbangan tersebut untuk mendapat perizinan dari negara kolong dalam hal melintasi wilayah negaranya, akan tetapi perlu memerhatikan persyaratan yang memang telah ditetapkan oleh negara kolong.<sup>26</sup>

Ketentuan di atas, jika dipahami dan ditelaah lebih dalam maka dapat ditemukan bahwa kualifikasi penerbangan tidak berjadwal internasional ini dalam kegiatannya ialah mencakup pula kegiatan penerbangan yang menggunakan pesawat udara negara. Alasan mendasar yang bisa dilihat dari adanya pemahaman tersebut ialah unsur dari pengertian pesawat udara negara, dimana pesawat udara negara dalam hal melakukan kegiatan penerbangannya tidak terikat jadwal yang berkelanjutan. Artinya penerbangan menggunakan pesawat udara negara tersebut tidak mengikuti ketentuan jadwal seperti halnya kegiatan penerbangan menggunakan pesawat udara sipil, yang memang wajib memiliki jadwal tetap dan konsisten demi pemenuhan kegiatan penerbangan sipil yang juga bersifat komersial atau keniagaan.

Kemudian dalam ketentuan pasal 6 Konvensi Chicago 1944 disebutkan penjelasan yang berkaitan dengan penerbangan berjadwal internasional. Ketentuan pasal ini secara garis besar menyebutkan bahwa tidak ada penerbangan berjadwal internasional yang menjalankan kegiatannya terlebih dahulu sebelum memperoleh izin dari negara kolong. Maksud dari pasal ini ialah setiap penerbangan berjadwal internasional dalam hal ini adalah kegiatan penerbangan sipil yang bersifat komersial atau keniagaan, tidak diperbolehkan melintasi bahkan melakukan kegiatannya tanpa memiliki izin terlebih dahulu dari negara kolong. Artinya harus ada pengajuan perizinan yang dilakukan bagi setiap pelaku kegiatan penerbangan berjadwal internasional terlebih dahulu agar penerbangan tersebut nantinya mendapatkan hak-hak kebebasan lintas terbang yang mana sesuai dengan kegiatan penerbangan yang dilakukannya.<sup>27</sup>

Dari dua ketentuan pasal pada konvensi Chicago 1944 di atas yakni pasal 5 dan 6 konvensi Chicago menjelaskan mengenai penerbangan tidak berjadwal dan juga penerbangan berjadwal yang diatur berdasarkan pada ketentuan dari konvensi Chicago 1944, dan juga menjelaskan tentang jenis-jenis penerbangan yang termasuk dalam penerbangan pesawat udara sipil dan juga penerbangan pesawat udara negara. Yang termasuk dalam penerbangan tidak berjadwal adalah penerbangan pesawat udara negara yakni pesawat yang digunakan untuk kepentingan militer, bea-cukai, serta kepolisian. Sedangkan yang termasuk dalam penerbangan berjadwal adalah penerbangan pesawat

---

<sup>25</sup> Ni Putu Purnama Sari, Status Hukum Pesawat Udara Komersial Yang Digunakan untuk penerbangan kenegaraan, *Dinamika, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Volume 26, Nomor 4, Februari 2020, h. 788 - 802

<sup>26</sup> *Ibid*, h. 788 - 802

<sup>27</sup> *Ibid*, h. 788 - 802



udara sipil. Pesawat udara sipil secara umum ialah pesawat udara yang dalam kegiatannya melakukan penerbangan yang bersifat komersial atau niaga.

Berdasarkan pasal (1) Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya.<sup>28</sup> Dalam hal ini negara memiliki kekuasaan penuh atas kedaulatan ruang udaranya serta atas pengelolaan yang ada didalamnya. Tindakan pelanggaran kedaulatan ruang udara yang dilakukan oleh pesawat asing dapat mempengaruhi hubungan bilateral dan multilateral antar negara yang juga dapat mengakibatkan tindakan-tindakan negara yang kedaulatannya dilanggar yang tidak jarang melakukan eksekusi secara langsung terhadap pesawat asing dengan melakukan penembakan jatuh kepada pesawat asing manakala peringatan-peringatan yang disampaikan tidak dihiraukan karena memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin. Seperti yang ada pada pasal 6 Konvensi Chicago 1944 yang menjelaskan bahwa setiap pesawat asing yang melakukan penerbangan melintasi negara lain haruslah meminta izin terlebih dahulu kepada negara kolong atau negara yang ia lintasi.

Tindakan negara berupa menindaki pesawat asing yang masuk tanpa izin sesuai dengan hukum nasional yang ada dengan tidak melanggar hukum internasional dan perjanjian bilateral yang disepakati bersama merupakan suatu bentuk dari sikap negara dalam mempertahankan dan menjaga kedaulatan negaranya terkhususnya dalam kedaulatan ruang udaranya dan juga hal ini sebagai bentuk dari sifat kedaulatan udara suatu negara yang bersifat penuh dan eksklusif. Terlepas dari itu, negara tidak dapat melakukan hal itu secara spontan dan tanpa kebijaksanaan. Dengan mempertimbangkan nyawa para awak bahkan nyawa penumpang yang berada didalam pesawat asing tersebut yang menjadi taruhannya.

Penyelenggaraan penerbangan sipil baik internasional maupun nasional harus mengacu pada norma-norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku, guna untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara dan juga barang-barang yang diangkut didalamnya. Penyelenggaraan penerbangan sipil tersebut diatur dalam berbagai konvensi-konvensi internasional, yakni: Konvensi Warsawa(1929), Konvensi Guandalajara 1961, Konvensi Montreal 1999, Konvensi Cape Town 2001, dan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Convention*), (selanjutnya dikenal dengan konvensi Chicago 1944).

Pesawat udara yang pada masa awalnya hanya dipakai untuk kepentingan militer saja kemudian mulai dijadikan sebagai satu sarana perhubungan komersial yang umum, dan kepemilikannya juga bukan lagi sebatas oleh negara saja, melainkan telah dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta. Hal ini terjadi ketika pada tahun 1919 perusahaan penerbangan pertama memulai pengoperasian penerbangan berjadwal (*schedjuel*) pertama antara kota London dan Paris. Protokol Paris 1939 adalah kelanjutan dari hasil-hasil Konvensi Paris 1919, dan mengangkat permasalahan-permasalahan khusus yang melekat dalam kategori kerugian yang timbul terhadap orang-orang di atas permukaan bumi akibat aktifitas-aktifitas yang dilakukan di ruang udara. Ketentuan dasar yang mengatur tanggung jawab untuk kerugian dalam Hukum Udara kemudian dimuat dalam perjanjian-perjanjian internasional yang sebelumnya belum disepakati dalam Protokol Paris 1929 ini.

---

<sup>28</sup> Sri Bayu Ciptantri dkk, "Pertanggungjawaban Negara Uni Soviet Atas Penembakan Pesawat Korea Air Lines Ditinjau dari Perspektif Hukum Udara Internasional". 2018, h. 4.

Perjanjian-perjanjian internasional itu kemudian mengalami berbagai perkembangan, yang secara kronologis dapat diuraikan sebagai berikut: *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* (sering disebut dengan Konvensi Warsawa 1929). Pada tahun 1955 konvensi ini telah ditambah dengan *The Hague Protocol*, dan kemudian oleh *Guadalajara Convention* (1961), *Guatemala Protocol* (1971) dan *Montreal Protocol* (1975), sebagai tambahan: *Montreal Protocol* (1966) dan *Malta Agreement* (1976). *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface* (sering disebut dengan Konvensi Roma (1952), yang menggantikan Konvensi Roma (1933) mengenai pokok masalah yang sama), dan protokol yang ditambahkan kepada Konvensi Roma (1952), yaitu *Montreal Protocol* (1978).

Pesawat udara sipil (komersial) dan tidak termasuk pesawat udara negara, baik pesawat udara militer maupun yang lain tercakup di dalam pengertian *state aircraft* termasuk Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil Internasional.<sup>29</sup> Batasan ini mulai digunakan sejak Konvensi Paris 1919, yang menggambarkan pesawat udara sebagai *a machine which can derive support in the atmosphere from the reactions of the air*. Batasan terakhir ini juga diterima dalam konvensi Chicago 1944 sebelum diadakan modifikasi pada tahun 1967. Batasan pesawat udara (*aircraft*) dalam arti luas mencakup segala macam pesawat seperti pesawat terbang, kapal terbang, helicopter, pesawat terbang layang, balon udara yang bebas dan dapat dikendalikan seperti yang digunakan untuk bidang meterologi.<sup>30</sup>

Konvensi Jenewa 1948 mengatur tentang hak-hak yang melekat pada pesawat udara yang dipergunakan untuk angkutan udara sipil internasional. Perlu diketahui bahwa tidak semua ahli Hukum Internasional menerima batasan yang tertera dalam Konvensi Jenewa 1948. Seperti Rijk, dalam *Het Verdrag Van Geneve* (1952) berpendapat bahwa batasan di atas sangat dipengaruhi oleh cara ahli hukum Amerika Serikat mendefinisikan suatu pengertian hukum yang lazim berisikan perincian dari unsur-unsur yang harus dimiliki suatu pengertian tertentu. Cara ini dipengaruhi oleh cara berpikir *Casuistisch* dan menurut Rijk cara ini tidak menjawab pertanyaan bagaimana menjelaskan sebaik mungkin dan selengkap mungkin suatu pengertian hukum. Keberatannya adalah bahwa dengan merinci bagian-bagian tertentu dari suatu pesawat udara tetap tidak nampak apa yang sesungguhnya diartikan dengan benda itu sendiri.<sup>31</sup>

Status Hukum Pesawat Udara sebagai objek hukum dalam lingkup baik hukum nasional maupun hukum internasional, atau lebih tepat pesawat udara sebagai objek hukum dari hukum nasional yang diakui dalam hukum internasional, perlu diawali dengan mengutip pandangan seorang ahli hukum angkasa ternama yaitu, J.C. Cooper yang berpendapat bahwa pembahasan tentang status hukum suatu pesawat udara, dapat ditinjau dari segi: 1) Status hukum pesawat udara dalam hukum public; 2) Status hukum pesawat udara dalam hukum perdata.<sup>32</sup>

Menurut J. C. Cooper, hal pertama akan mempermasalahkan hubungan hukum antara suatu pesawat udara dengan suatu negara tertentu, sedangkan hal kedua akan mempermasalahkan hubungan hukum pesawat udara sebagai objek hukum dengan pesawat udara lainnya dan hubungan hukum pesawat udara dengan subjek hukum/perorangan tertentu. Status hukum pesawat udara ini akan bertolak belakang dari pandangan J.C. Cooper tentang status hukum pesawat udara dalam hukum public. Yang

<sup>29</sup> Pasal 3 Konvensi Chicago 1944

<sup>30</sup> Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Bandung: Universitas Padjajaran, 1972

<sup>31</sup> Rijk, *Het Problem Van Erkennung Van Rechtren Kan Pas Optireden Nadathet Problem Van Het Onstaan Dier Rechten Is Opgelasi*. h 100

<sup>32</sup> J. C. Cooper, *National Status of Aircraft*, JALC, vol 17 No. 3, Tahun 1950, h. 100

menyangkut aspek pemberian status hukum menurut klasifikasi hukum keperdataan (hukum kebendaan) yang dianut di mayoritas Negara yang selanjutnya akan berpengaruh pada penetapan aturan-aturan hukum keperdataan yang menguasai pesawat udara sebagai objek hukum nasional tertentu, serta pengaturan hukum yang menguasai pesawat tersebut apabila timbul elemen asing dalam hubungan hukum/ peristiwa hukum yang menyangkut pesawat udara tersebut.<sup>33</sup>

Status hukum pesawat udara dalam hukum public yang berkaitan dengan pemberian tanda nasionalitas dan tanda registrasi pesawat udara adalah amat penting. Hal ini akan menentukan hukum nasional mana yang menguasai pesawat udara dalam hubungan hukum public, yang diakui pula oleh hukum internasional, serta kewajiban-kewajiban dan hak-hak negara yang berlaku terhadap pesawat udara itu baik dalam lingkup hukum nasional maupun dalam hubungan negara yang bersangkutan dengan negara-negara lain. Dan persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi agar suatu pesawat udara dapat memperoleh perlindungan dan pengawasan dari negara yang bersangkutan.<sup>34</sup>

K. Rijkss menyatakan bahwa permasalahan-permasalahan yang menyangkut pendaftaran hak atas suatu pesawat udara, penyerahan hak, penetapan hak jaminan bersifat kebendaan (*hipotek*), tuntutan-tuntutan yang diistimewakan (*privileges*), serta penyitaan sangat dipengaruhi oleh penetapan status hukum perdata pesawat udara menurut hukum nasional pesawat, yaitu hukum di mana pesawat udara tersebut didaftarkan untuk memperoleh tanda nasionalitas.<sup>35</sup>

P.A. Stein, menyatakan bahwa sebelum Nederland mengeluarkan suatu undang-undang yang mengatur tentang keberadaan (*civielrechtelijke toestand*) pesawat udara, yaitu pembukaan pesawat udara kebangsaan Nederland dalam Register Perdata Nederland, semua pesawat udara tunduk pada aturan-aturan hukum B.W. mengenai benda bergerak. Hak-hak jaminan atas pesawat udara hanya dapat diciptakan sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang ditetapkan untuk benda bergerak. Ia menegaskan bahwa pendaftaran dalam register pesawat udara yang bersifat public untuk memperoleh nasionalitas hanya mempunyai arti *administrative rechtelijk* dan tidak *privat rechtelijk*.<sup>36</sup>

Pentingnya status hukum pesawat udara dalam bidang hukum publik dengan pemberian suatu nasionalitas pada pesawat udara tersebut, dan berlakunya satu hukum nasional tertentu bagi suatu pesawat udara terlihat pula dalam hubungan hukum perdata internasional. Dengan memberlakukan hukum dari Negara di mana pesawat udara didaftarkan (*law of the flag/hukum Bendera Pesawat*), maka dalam bidang hukum esktern<sup>37</sup> berarti diterimanya satu aturan titik pertalian (taut) yang substansial (*a single substantial connection*), oleh karena Hukum Bendera Pesawat merupakan suatu titik pertalian yang paling utama selama jangka hidup yuridis (*juridical life*), pesawat udara yang bersangkutan.<sup>38</sup>

Sudargo Gautama, menyatakan bahwa: Penentuan titik-titik pertalian (*connecting factors*) merupakan suatu hal yang penting dalam Hukum Antar Tata Hukum Ekstern, karena titik pertalian yang pertama memberikan petunjuk dalam menghadapi suatu H.A.T.A. H Ekstern (Hukum Perdata Internasional. Titik pertalian primer adalah faktor-faktor dan

---

<sup>33</sup> *Ibid*

<sup>34</sup> Escalada, *Videla Aeronautical Law*, Sijthoft, 1979. H. 132

<sup>35</sup> Rijkss, *Op.Cit.*, h. 59

<sup>36</sup> P.A. Stein, *Zekerheidsrechten, Hypotheek ed. 2 Kluwer*, Deventur, 1972, h. 195-196

<sup>37</sup> Sudargo Gautama, *Hukum Perdata, Internasional Indonesia II, Buku 2*, Jakarta, 1962 h. 180

<sup>38</sup> Hornig, *The Legal Status of Aircraft*, Martinus, 1956, h. 89

keadaan-keadaan yang menciptakan bahwa suatu hubungan menjadi hubungan H.A.T.A.H. Ekstern dan titik pertalian sekunder merup akan titik pertalian yang menentukan hukum mana yang harus diberlakukan atas masalah H. A. T. A. H. Extern itu.<sup>39</sup>

Selain itu, dalam hubungannya dengan permasalahan pengakuan internasional pada suatu hak kebendaan yang melekat/dipasang pada suatu pesawat, Konvensi Jenewa 1948 mengatur dalam pasal, bahwa hak-hak kebendaan dan hak-hak sebangun yang diperinci dalam pasal tersebut akan diakui oleh negara-negara peserta Konvensi.<sup>40</sup> Tinjauan mengenai perkembangan konsep nasionalitas dalam Hukum Udara Internasional, telah menunjuk pada diterimanya prinsip bahwa suatu pesawat udara harus memiliki nasionalitas dari Negara di mana pesawat udara tersebut didaftarkan Pasal 17 Konvensi Chicago 1944 yang bahwa: "pesawat udara memiliki nasionalitas dari negara tempat mereka didaftarkan".

Pengaturan hukum udara Internasional terhadap penembakan pesawat komersial, ini telah di atur berdasarkan pada Konvensi Chicago 1944 juga terdapat Konvensi Paris 1919 serta berbagai perjanjian-perjanjian yang telah diratifikasi oleh berbagai negara. Yang dimana negara-negara yang telah sepakat atau setuju dengan perjanjian-perjanjian tersebut, haruslah bisa untuk menjaga dan juga menjamin keselamatan penerbangan sipil sesuai denhgan apa yang telah termuat dalam konvensi-konvensi yang ada.

## B. Pertanggungjawaban Negara Terhadap Penembakan Pesawat Dalam Perang

Udara Internasional adalah hukum yang mengatur hubungan antar negara secara global, regiorlal atau bilateral yang ditujukan untuk menciptakan dunia yang tertib dan damai, dimana setiap negara dapat melakukan usaha-usaha guna memenuhi tujuan nasionalnya masing-masing. Hukum Internasional sangat penting untuk memberikan pedoman, tuntunan dan arahan agar setiap negara dalam melakukan usaha-usaha untuk mewujudkan tujuan nasional baik jangka Panjang ataupun jangka pendek, yang dikenal sebagai kepentingan nasional, agar tidak berbenturan atau berselisih dengan negara lain dengan demikian akan tercipta dunia yang arnan, damai dan tertib.

Di dalam kegiatan penerbangan, keamanan dan keselamatan penerbangan sangat di perlukan guna mencapai keadaan penerbangan yang di inginkan, yakni sampai ke tempat tujuan dengan tiada kurang suatu apapun. Keamanan (*security*) berasal dari bahasa Latin *securus* yang berarti bebas dari bahaya, terbatas dari ketakutan (*free from danger, free from fear*). Berdasarkan susunannya kata *securus* dapat didefenisikan *se* berarti tanpa (*without*) dan *curus* berarti *uneasiness*, bila digabungkan *securus* bermakna *liberation from uneasiness* atau *a peaceful situation without any risks or threats*. Dengan kata lain makna keamanan (*securus*) terkandung arti terbebas dari segala macam ancaman, bebas dari rasa takut baik dari individu, kelompok dan negara.<sup>41</sup>

Sehingga Didalam kegiatan penerbangan, keamanan daripada penerbangan merupakan salah satu faktor penting yang harus diperhatikan selain keselamatan penerbangan. Banyak yang menafsirkan keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan dua hal yang sama. Pada kenyataannya keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan dua hal yang berbeda dan tidak dapat dipisahkan karena sama-sama saling berkaitan.

<sup>39</sup> Sudargo Gautama, *Op. Cit*, h. 81

<sup>40</sup> Article 1; (1) *the Contracting State Underlate to recognice*

<sup>41</sup> Yanyan Mochamadi Yani, Ian Montratama, and Emil Mahyudin, *Pengantar Studi Keamanan* (Malang: Intrans Publishing, 2017), h. 1-2

Pesawat udara Ukraina yang ditembak jatuh oleh militer Iran adalah pesawat penumpang sipil dengan penerbangan berjadwal, merupakan pesawat sipil yang dioperasikan oleh Ukraina International Airlines. Didalam Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional menyatakan bahwa Konvensi Chicago 1944 berlaku bagi pesawat terbang sipil. Dengan demikian berdasarkan ketentuan pasal tersebut, Status hukum penerbangan Ukrainian Airlines flight 752 adalah penerbangan sipil yang tunduk pada ketentuan Konvensi Chicago 1944.

Dimana didalam ketentuan Pasal 3 bis konvensi Chicago menegaskan bahwa:

- a) Dari ketentuan ini negara mempunyai kewajiban hukum untuk menahan diri tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangannya (*must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight*). Dalam hal melakukan prosedur pencegatan (*interception*), negara berkewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia yang berada di dalam pesawat udara, serta pesawat udara yang diintersepsi itu sendiri. Dengan adanya ketentuan ini tidak boleh diartikan sebagai merubah atau memodifikasi hak dan kewajiban sebagaimana ditetapkan dalam Piagam PBB (*the Charter of the United Nations*).
- b) Dengan demikian sebagai perwujudan kedaulatan, negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil yang melakukan pelanggaran wilayah udara mendarat di bandar udara negara itu yang ditentukan (*to require the landing at some designated airport*). Dalam menerapkan wewenangnya, kembali diingatkan agar negara memperhatikan ketentuan yang pertama di atas. Selain itu negara diminta untuk mengumumkan ketentuan-ketentuan yang dibuatnya dalam mengatur prosedur intersepsi terhadap pesawat udara sipil.
- c) Dari ketentuan ini maka setiap pesawat udara sipil harus mematuhi instruksi yang diberikan oleh negara yang melakukan intersepsi terhadapnya. Untuk mendukung prinsip pematuhan ini setiap negara dituntut untuk memasukkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan bahwa pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya akan mematuhi instruksi negara yang melakukan intersepsi kapan saja pesawat udara sipil itu mengalami kasus demikian. Juga dituntut agar setiap negara menetapkan dalam perundang-undangan nasionalnya 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 terdaftar di negaranya yang melanggar prinsip pematuhan dalam menghadapi intersepsi oleh negara lain.
- d) Setiap negara akan mengalami tindakan-tindakan agar pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya, tidak akan dipergunakan untuk maksud yang bertentangan dengan tujuan Konvensi Chicago.<sup>42</sup>

Penembakan Pesawat Ukraina, berkaitan dengan lebih dari satu negara, yaitu; Iran sebagai negara yang melakukan penembakan dan wilayahnya menjadi lokasi terjadi penembakan pesawat. Negara Kanada merupakan negara yang warganegaranya menjadi korban terbanyak dalam kasus penembakan pesawat. Negara Ukraina sebagai negara pemilik pesawat Ukraine Airlines flight 752 dan negara tempat pesawat tersebut didaftarkan dengan nomor penerbangan PS752. Dan juga juga melibatkan Boeing sebagai perusahaan pembuat pesawat Ukraine Airlines flight 752 tersebut.

---

<sup>42</sup> Insert, after Article 3, a new Article 3 bis Convention on international Civil Aviation.

Penembakan pesawat Ukraine Airlines flight 752 terjadi dalam krisis Teluk Persia pada rentan tahun 2019 hingga 2020, yaitu terjadi ketegangan militer antara Republik Islam Iran dan sekutu serta Amerika Serikat dan sekutu di wilayah Teluk Persia. Terjadi ketegangan lima hari setelah presiden AS Donald Trump memerintahkan serangan pesawat tak berawak yang menewaskan jenderal besar Iran Qasem Soleimani di Irak sebagai pembalasan atas pelanggaran terhadap kedutaan AS di Baghdad oleh Kelompok Milisi Iran Kataib Hezbollah. Beberapa jam setelah serangan balistik rudal balistik Iran. Hal ini yang menyebabkan Iran melakukan serangan balik terhadap Amerika Serikat namun salah sasaran. Karena ternyata pesawat yang dikira adalah pesawat Amerika (musuh) adalah pesawat sipil milik Ukraina Airlines 572.<sup>43</sup>

Pada awalnya, otoritas penerbangan Iran menyangkal pesawat Ukraine Airlines flight 752, terkena rudal dan mengatakan kesalahan teknis bertanggungjawab. Juru bicara Kementerian Transportasi Iran mengklaim bahwa seluruh badan pesawat terbakar setelah mesinnya terbakar sehingga pilot kehilangan kendali dan pesawat jatuh ke tanah. Akan tetapi menurut pakar penerbangan Vadim Lukashevich, benar ada kebakaran di pesawat itu, namun mengesampingkan penembakan rudal akan menjadi bahaya: "Sebuah kebakaran mesin tidak mengesampingkan kemungkinan bahwa itu disebabkan oleh serangan rudal".<sup>44</sup>

Sumber-sumber dari media pemerintah Iran dan Ukraina awalnya menyalahkan masalah mekanis atas kecelakaan pesawat, tetapi Pemerintah Ukraina kemudian menarik kembali pernyataannya dan mengatakan bahwa segala sesuatu mungkin terjadi, menolak untuk mengesampingkan bahwa pesawat itu terkena rudal. Presiden Ukraina Volodymyr Zelensky menyatakan bahwa tidak boleh ada spekulasi mengenai penyebab kecelakaan tersebut

Pesawat Ukraina ditembak jatuh oleh Korps Pengawal Revolusi Islam Iran, yang mengaitkannya dengan kesalahan manusia, Investigasi dari badan-badan intelijen barat dan masyarakat umum telah mengungkapkan bahwa pesawat Ukraine Airlines flight 752 ditembak jatuh oleh rudal yang diluncurkan oleh Iran. Tiga hari kemudian, pada tanggal 11 Januari 2020, Korps Pengawal Revolusi Islam mengatakan mereka telah menembak turun pesawat setelah mengira itu untuk rudal jelajah. Angkatan Bersenjata Republik Islam Iran kemudian mengakui dalam sebuah pernyataan bahwa mereka telah menembak jatuh pesawat, secara tidak sengaja mengidentifikasikannya sebagai target musuh.<sup>45</sup>

Penembakan pesawat Ukraina terjadi, setelah Iran menembakkan rudal balistik ke pangkalan pasukan Amerika Serikat di Irak, Garda Revolusi Iran cemas atas serangan balasan Amerika. Ketika radar mendeteksi pesawat tak dikenal, tentara Garda Revolusi Iran mencoba untuk mengontak pusat komando untuk mendapat izin menembak tetapi gagal menghubunginya. Tanpa otorisasi dari pusat komando, dia menembak rudal anti-pesawat yang ternyata menargetkan pesawat Ukraina Airlines 752 yang membawa 176 orang penumpang. Semua penumpang tewas setelah pesawat ditembak jatuh. Dalam beberapa menit, komandan tertinggi Garda Revolusi Iran menyadari apa yang telah mereka lakukan. Dan berusaha menutupi penembakan tersebut. Selama berhari-hari, mereka menolak untuk memberi tahu bahkan ketika Presiden Hassan Rouhani, yang pemerintahnya secara terbuka

---

<sup>43</sup> Irma Halimah Hanafi, Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran, *Balobe Law Journal*, Volume 1 Nomor 2, Oktober 2021: h. 91 - 108

<sup>44</sup> *Ibid.* h. 91 - 108

<sup>45</sup> *Ibid.*

menyangkal bahwa pesawat itu ditembak jatuh. Ketika mereka akhirnya memberitahunya, dia memberi mereka ultimatum: berterus terang atau dia akan mengundurkan diri.<sup>46</sup>

Angkatan Bersenjata Iran mengakui telah secara tak sengaja menembak jatuh pesawat penumpang milik maskapai Ukraina, yang menewaskan keseluruhan 176 penumpang dan kru. Militer Iran mengakui kesalahan tersebut dan mengatakan bahwa pesawat Boeing 737 tersebut secara keliru dianggap sebagai target musuh di saat ketegangan dengan Amerika Serikat meningkat. Berikut poin-poin utama dalam pernyataan pengakuan militer Iran: 1) Angkatan Bersenjata Iran telah berada pada tingkat siaga tertinggi setelah meluncurkan rudal ke dua pangkalan militer di Irak yang menampung pasukan AS dan menyusul ancaman-ancaman oleh Amerika dan para komandan militer; 2) Penerbangan militer Amerika Serikat di sekitar Iran setelah operasi rudal dan menyusul adanya beberapa laporan terget udara bergerak menuju pusat-pusat strategis Iran; 3) Setelah lepas landas, dari bandara internasional Imam Khomeini Teheran, pesawat Ukraine dengan nomor penerbangan PS752 berputar balik. Mendekati sebuah tempat militer Garda Revolusi dan tampak terbang seperti target musuh. Karena kesalahan manusia pesawat itu tertembak, yang menyebabkan kematian sejumlah rekan warga negara Iran dan kematian beberapa warga negara asing; 4) Pernyataan juga menyampaikan belasungkawa dan simpati pada keluarga yang meninggal dan memberikan jaminan bahwa tidak akan mengulangi kesalahan seperti itu, dengan perubahan prosedur operasional. Disebutkan juga bahwa Angkatan Bersenjata akan segera menyerahkan pelakunya ke pengadilan; 5) Bahwa pejabat-pejabat terkait dari Garda Revolusi harus segera memberikan penjelasan terperinci di media nasional.<sup>47</sup>

Tertembaknya pesawat Ukraina Airlines flight 752 membuat tekanan dunia internasional ke pada Iran meningkat setelah aksi saling balas serangan negara Iran dengan AS sebelumnya pada 3 Januari, serangan udara militer AS menewaskan pemimpin Korps Garda Revolusi Islam (IGRC) Iran, Qassem Soleimani, di Baghdad, sehingga Iran berhati-hati terhadap pesawat yang melewati wilayahnya dan mengira pesawat sipil Ukraina adalah musuh. Presiden Ukraina Volodymyr Zelensky dan Perdana Menteri Kanada Justin Trudeau berbicara dengan Presiden Iran, Rouhani. Perdana Menteri Kanada Justin Trudeau mengatakan ia sangat marah dan menyampaikan pada Presiden Rouhani bahwa harus ada penyelidikan secara penuh dengan kejelasan bagaimana tragedi ini dapat terjadi. Kanada tidak akan berhenti sampai mendapat pertanggungjawaban, keadilan, dan kesimpulan yang layak didapatkan keluarga (korban), mereka terluka, marah, dan berduka dan mereka butuh jawaban. Presiden Ukraina Volodymyr Zelensky menuntut kompensasi dan permintaan maaf, serta semua orang yang terlibat dalam penembakan pesawat diseret ke ranah hukum.<sup>48</sup>

Akibat dari tertembaknya pesawat Ukraina Airlines flight 752, Otoritas keselamatan transportasi udara di Eropa mengeluarkan peringatan kepada maskapai penerbangan global mengenai risiko terbang di wilayah udara Iran. Badan Keselamatan Penerbangan Eropa (EASA) memperingatkan bahwa pesawat-pesawat jet penumpang yang terbang melalui wilayah udara Iran berisiko menjadi target yang tidak disengaja oleh sistem pertahanan udara negara Iran.

---

<sup>46</sup> Eka Yudha Saputra. Terungkap Detik-detik Garda Revolusi Iran Tembak Pesawat Ukraina <https://dunia.tempo.co/read/1300086/terungkap-detik-detik-garda-revolusi-iran-tembak-pesawat-ukraina/full&view=ok> (diakses pada tanggal 27 juni 2023)

<sup>47</sup> Irma Halimah Hanafi, *Op. Cit.* h. 91 - 108

<sup>48</sup> <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-51081065> (diakses pada tanggal 27 juni 2023)

Karena situasi keamanan yang berbahaya, serta koordinasi yang buruk antara penerbangan sipil dan operasi militer, ada risiko kesalahan identifikasi pesawat sipil. Karena adanya berbagai sistem pertahanan udara yang canggih, disarankan untuk berhati-hati. EASA merupakan Badan Uni Eropa yang berbasis Jerman, mengingatkan bahwa tingginya risiko tindak operasi untuk level penerbangan di bawah 250 atau 25.000 kaki (7.600 meter). Peringatan EASA disampaikan beberapa hari setelah Iran mengakui telah secara tidak sengaja menembak jatuh pesawat Ukraine International Airlines Flight 752 tak lama setelah lepas landas dari Bandara Internasional Imam Khomeini di Teheran.<sup>49</sup>

Didalam Pasal 1 konvensi Chicago 1944 telah mengatur tentang Kedaulatan negara di ruang udara, dan juga tentang penerbangan Sipil Internasional. yang berbunyi: *"The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory."* Yang berarti bahwa setiap negara memiliki kedaulatan secara penuh dan khusus terhadap wilayah udara yang ada di atas wilayah negaranya. Berdasarkan ketentuan pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tersebut dapat diartikan bahwa negara memiliki wewenang atas segala tindakan ataupun kejadian yang terjadi pada wilayah udaranya. Seperti melarang pesawat dari negara tertentu untuk masuk kedalam wilayah udaranya, memperingatkan atau mengambil tindakan ketika objek udara yang masuk ke dalam wilayahnya ketika dianggap sebagai suatu ancaman.<sup>50</sup> Setiap negara berdaulat berhak menetapkan zona larangan terbang, dan melarang segala bentuk penerbangan pada zona larangan terbang tersebut.<sup>51</sup>

Dari ketentuan konvensi di atas sesungguhnya tindakan Iran untuk melindungi wilayah udaranya dapat dibenarkan, akan tetapi selayaknya Iran menetapkan zona larangan terbang di wilayah udaranya, penetapan zona larangan terbang di atas wilayah udaranya seharusnya juga diumumkan kepada negara-negara bahwa dan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) bahwa negaranya menetapkan zona terlarang di wilayah udara karena situasi perang. Sebagaimana yang telah diatur di dalam Pasal 9 ayat 1 Konvensi Chicago 1944: *"Each contracting state may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other states from flying over certain arerritory, provided that no distination in this respect is made between the aircraft of that state whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services and the aircraft of the other contracting state likewise engaged. Such prohibited areas shall beo f reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting state, as well any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as posible to the other contracting state and to the Internasional Civil Aviation Organizatioan."* (Setiap negara pihak dapat, karena alasan kepentingan militer atau keselamatan umum, membatasi atau melarang secara seragam pesawat udara negara lain untuk terbang di atas wilayah tertentu, asalkan dalam hal ini tidak ada perbedaan yang dibuat antara pesawat udara negara yang wilayahnya terlibat, terlibat dalam layanan penerbangan scheduled internasional dan pesawat dari negara kontraktor lainnya juga terlibat. Area terlarang tersebut harus berada pada jangkauan dan lokasi yang wajar sehingga tidak mengganggu navigasi udara yang tidak perlu. Uraian tentang daerah-daerah terlarang di dalam wilayah suatu negara penandatanganan, serta setiap perubahan

<sup>49</sup> <https://m.tribunnews.com/internasional/2020/02/07> (diakses pada tanggal 27 juni 2023)

<sup>50</sup> [http://eprints.undip.ac.id/61828/2/2\\_Bab\\_I.pdf](http://eprints.undip.ac.id/61828/2/2_Bab_I.pdf)

<sup>51</sup> K Martono and Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012), h. 48.



selanjutnya di dalamnya, harus dikomunikasikan sesegera mungkin kepada negara penandatanganan lainnya dan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional).<sup>52</sup>

Apabila Iran menetapkan zona terlarang terbang karena adanya situasi perang, harus mencakup lokasi wilayah yang luas dengan batas-batas yang masuk akal sehingga tidak menimbulkan gangguan terhadap penerbangan udara, dan penetapan zona larangan terbang ini harus disampaikan secepat mungkin kepada negara-negara dan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, namun apabila hal ini tidak dilakukan Iran, dengan demikian dapat dikatakan bahwa Iran telah melakukan suatu pelanggaran hukum internasional khususnya hukum udara.

Satu buah rudal yang ditembakkan militer Iran kepada pesawat komersial dengan tipe Boeing 737-800 dengan nomor penerbangan PS752 milik Ukraina International Airlines (UIA), sangatlah bertentangan dengan konvensi Chicago 1944 dan juga Hukum udara Internasional. Bukan hanya bertentangan dengan Konvensi Chicago 1944 dan Hukum udara Internasional saja, penembakan rudal tersebut juga melanggar HAM karena yang kita ketahui pesawat komersial tidak dipersanjatai dengan perlengkapan perang.

Hukum perang atau hukum humaniter, pada Protokol Tambahan I 1977 yang berkaitan dengan perang udara antara lain Pasal 52 ayat (2) yang menentukan bahwa serangan harus dengan tegas dibatasi hanya pada sasaran militer. Obyek-obyek/sasaran-sasaran militer dibatasi pada obyek-obyek yang oleh sifatnya, letak tempatnya, tujuannya atau kegunaannya memberikan sumbangan yang efektif bagi aksi militer yang jika dihancurkan secara menyeluruh atau sebagian, direbut atau dinetralisir, di dalam keadaan yang berlaku pada waktu itu, memberikan suatu keuntungan militer yang pasti.<sup>53</sup> Pasal 51 ayat (4) yang menentukan bahwa serangan yang tidak membedakan sasaran adalah dilarang. Serangan-serangan yang tidak membedakan sasaran adalah serangan-serangan yang tidak ditujukan terhadap sasaran khusus militer seperti yang telah dilakukan Iran terhadap pesawat udara Ukraina.

Terkait dengan investigasi tertembaknya pesawat Ukraina ini, diatur dalam Pasal 26 Konvensi Chicago 1944, yang menyatakan bahwa, jika terjadi kecelakaan pesawat di negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional dan menimbulkan korban meninggal atau luka parah, atau menunjukkan terdapat kerusakan pada pesawat udara atau sarana penerbangan udara, maka negara tempat terjadinya kecelakaan akan melaksanakan investigasi kecelakaan pesawat udara tersebut, sesuai dengan undang-undang yang berlaku dan sepanjang hukum nasional negara tersebut mengizinkan prosedur yang direkomendasikan oleh organisasi penerbangan sipil internasional. Menelaah dari pasal ini, negara Iran dapat melakukan investigasi terhadap jatuhnya pesawat Ukraina 752, dan Ukraina sebagai negara tempat pesawat 752 didaftarkan wajib diberi kesempatan sebagai peninjau dalam investigasi kecelakaan pesawat Ukraina airlines 752.

Terhadap kasus ini, Iran telah menyatakan bahwa militer Iran yang telah menembak rudal sehingga mengenai pesawat Ukraina secara tidak sengaja karena pesawat Ukraina tersebut di perkirakan adalah musuh yang hendak menyerang. Dalam kasus ini, kesalahan ada pada negara Iran dan Iran harus bertanggungjawab penuh untuk melakukan ganti rugi sesuai dengan ketentuan penerbangan sipil internasional yang berlaku. Akan tetapi apabila hasil investigasi terhadap kasus ini bila terbukti bahwa yang dilakukan Iran adalah

---

<sup>52</sup> Pasal 9 ayat 1 *Konvensi Chicago 1944*

<sup>53</sup> Widarto, "Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Dari Aspek Hukum Internasional." *Op. Cit.* h. 148.

ketidaksengajaan dan pesawat Ukraina melanggar jalur penerbangan, maka pihak Ukraina dalam hal ini perusahaan penerbangan Ukraina Airlines 752 dan Iran dapat membuat keputusan bersama terkait ganti rugi yang harus diberikan kepada korban.

Penembakan Pesawat Ukraina oleh Pemerintah Iran merupakan salah satu bentuk pelanggaran terhadap hukum udara internasional yakni Konvensi Chicago 1944. Penembakan pesawat sipil ini memberi pelajaran bahwa dalam situasi perang dan konflik bersenjata, negara yang terlibat dalam perang maupun konflik bersenjata seharusnya menetapkan zona larangan terbang di wilayah udaranya dan memberitahukan kepada dunia internasional tentang negaranya yang berada dalam kondisi perang atau konflik bersenjata, sehingga tidak menimbulkan sasaran tembak yang salah terhadap penerbangan, khususnya penerbangan sipil.

Pengaturan status hukum wilayah atau ruang udara nasional dan penerbangan sipil internasional, pada tanggal 1 November sampai dengan 7 Desember 1944 di Chicago, Amerika Serikat terbentuklah suatu organisasi penerbangan sipil internasional. Organisasi ini diberi nama *International Civil Aviation Organization* (ICAO). ICAO dibentuk sebagai suatu organisasi teknik yang bertujuan untuk menyeragamkan ketentuan navigasi udara. Markas besar organisasi tersebut berada di Montreal, Canada. ICAO menjadi badan khusus PBB sejak tanggal 13 Mei 1947, dan merujuk pada Pasal 64 Chicago Convention 1944. Dalam hal ini Konvensi Chicago 1944 (*Convention on International Civil Aviation*) memiliki dua fungsi utama yaitu sebagai sumber hukum internasional yang terdapat dalam Pasal 1 sampai dengan Pasal 42. Fungsi kedua dari Konvensi Chicago 1944 ini adalah sebuah konstitusi dari organisasi internasional (ICAO) yang terdapat dalam Pasal 43 sampai dengan Pasal 96. Indonesia telah menjadi anggota peserta (menotifikasi) konvensi Chicago pada tanggal 27 April 1950, oleh karena itu tunduk pada ketentuan standar dan rekomendasi praktek pelaksanaan penerbangan yang ditetapkan oleh ICAO.<sup>54</sup>

Perkembangan pengaturan Konvensi Chicago 1944, pada tanggal 10 Mei 1984 di Montreal telah ditandatangani Protokol yang mengubah Konvensi Chicago 1944 yang mengubah Konvensi Chicago tahun 1944 (*Convention on international Civil Aviation*). Protokol dimaksudkan untuk mengisi kekosongan dalam Konvensi Chicago 1944 yang selama ini cukup lama dirasakan. Kekosongan dimaksud adalah ketidakjelasan Konvensi dalam melindungi pesawat udara sipil yang karena sesuatu hal melanggar wilayah udara sesuatu negara, dan tindakan kekerasan senjata negara yang merasa terlanggar, yang sering berakibat fatal bagi jiwa penumpang dan awak pesawatnya. Perubahan atas Konvensi Chicago dilakukan dengan memasukkan pasal baru, yaitu Pasal 3 bis. Pasal 3 tersebut menentukan sebagai berikut: 1) Dari ketentuan ini negara mempunyai kewajiban hukum untuk menahan diri tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangannya (*must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight*). Dalam hal melakukan prosedur pencegahan (*interception*), negara berkewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia yang berada di dalam pesawat udara, serta pesawat udara yang diintersepsi itu sendiri. Dengan adanya ketentuan ini tidak boleh diartikan sebagai merubah atau memodifikasi hak dan kewajiban sebagaimana ditetapkan dalam Piagam PBB (*the Charter of the United Nations*); 2) Dengan demikian sebagai perwujudan kedaulatan, negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil yang melakukan pelanggaran wilayah udara mendarat di bandar udara negara itu yang ditentukan (*to require the landing at some designated airport*), dalam menerapkan wewenangnyanya, kembali diingatkan agar negara memperhatikan ketentuan yang pertama di atas. Selain itu negara diminta untuk

---

<sup>54</sup> *Ibid.*

mengumumkan ketentuan-ketentuan yang dibuatnya dalam mengatur prosedur intersepsi terhadap pesawat udara sipil; 3) Dari ketentuan ini maka setiap pesawat udara sipil harus mematuhi instruksi yang diberikan oleh negara yang melakukan intersepsi terhadapnya. Untuk mendukung prinsip pematuhan ini setiap negara dituntut untuk memasukkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan bahwa pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya akan mematuhi instruksi negara yang melakukan intersepsi kapan saja pesawat udara sipil itu mengalami kasus demikian. Juga dituntut agar setiap negara menetapkan dalam perundang-undangan nasionalnya 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 terdaftar di negaranya yang melanggar prinsip pematuhan dalam menghadapi intersepsi oleh negara lain; 4) Selanjutnya setiap negara akan mengalami tindakan-tindakan agar pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya, tidak akan dipergunakan untuk maksud yang bertentangan dengan tujuan Konvensi Chicago.

Amandemen Konvensi Chicago 1944 pada Pasal 3 bis tersebut di atas dilatar belakangi antara lain peristiwa penembakan pesawat Boeing 747 Korean Air Lines pada tanggal 1 September 1983 yang menewaskan 269 jiwa dilakukan oleh pesawat pemburu Uni Soviet di wilayah udara Uni Soviet. Dalam konsideran Protokol Montreal 1984 yang mengubah Konvensi Chicago 1944 tersebut, dimasukkan asas yang dalam hukum internasional dikenal dengan sebutan asas pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*elementary considerations of humanity*).<sup>55</sup>

Selama ini asas tersebut telah hidup kuat di lingkungan hukum internasional yang telah melandasi berbagai keputusan PBB untuk meniadakan diskriminasi rasial. Asas tersebut juga melandasi berbagai ketentuan dalam hukum humaniter, misalnya dalam ketentuan yang melindungi tawanan perang atau penduduk sipil dalam peperangan. Kini melalui Protokol Montreal tersebut, asas ini dimasukkan dalam kodifikasi hukum udara internasional dan menjadi asas hukum yang wajib diperhatikan setiap negara, terutama dalam kaitannya dengan keselamatan pesawat udara sipil negara lain dalam penerbangannya.<sup>56</sup>

Perkembangannya pada tahun 1971, ICAO juga telah menghasilkan konvensi yang mengatur pemberantasan tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil, yang disebut Konvensi Montreal 1971.<sup>61</sup> Pada pokoknya Konvensi Montreal 1971 tersebut mengatur tentang ruang lingkup tindak pidana, yurisdiksi, dan wewenang kapten pilot. Pasal 1 ayat (1) Konvensi Montreal 1971 mengatur tindak pidana sebagai berikut: 1) Dengan sengaja melakukan tindakan kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara (*on board*) yang sedang berada dalam penerbangan (*inflight*) dan tindakannya itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut; 2) Dengan sengaja dan secara melawan hukum merusak pesawat udara dalam dinas (*in service*) atau menyebabkan pesawat udara tersebut tidak mampu untuk melakukan penerbangan dengan sempurna sehingga membahayakan keselamatan dalam penerbangannya; 3) Menempatkan atau memungkinkan ditempatkannya suatu bahan peledak suatu zat dalam pesawat udara dalam dinas (*in service*), dengan cara bagaimanapun, sehingga dapat memusnahkan atau menyebabkan pesawat udara tidak dapat terbang atau menyebabkan kerusakan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan dalam penerbangan; 4)

<sup>55</sup> Bambang Widarto. 2014. Pertanggungjawaban Hukum dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau dari Aspek Hukum Internasional, *Jurnal Yuridis* Vol.1 No.2, Desember 2014 : 141 – 152. Dinas Hukum Angkatan Udara

<sup>56</sup> Yasidi Hambali. 1994. *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*. Jakarta: Pradnya Paramita,

Memusnahkan atau merusak fasilitas penerbangan atau turut campur secara melawan hukum dalam pengoperasiannya, sehingga dapat membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan (*inflight*); 5) Memberikan informasi yang tidak benar yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan pesawat udara dalam penerbangan (*inflight*).<sup>57</sup>

Didalam Pasal 1 ayat (1) Konvensi Beijing 2010 menyatakan antara lain menentukan kejahatan penerbangan yang telah diatur dalam Konvensi Montreal 1971 yaitu setiap orang yang melakukan kejahatan dengan melawan hukum dan dengan sengaja melakukan tindak kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara (*on board*) yang sedang berada dalam penerbangan (*inflight*) dan tindakannya itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut, dan dengan sengaja dan secara melawan hukum merusak pesawat udara dalam dinas (*in service*) atau menyebabkan pesawat udara tersebut tidak mampu untuk melakukan penerbangan dengan sempurna sehingga membahayakan keselamatan penerbangannya. Menempatkan atau memungkinkan ditempatkannya suatu bahan peledak suatu zat dalam pesawat udara dalam dinas (*in service*), dengan cara bagaimanapun, sehingga dapat memusnahkan atau menyebabkan pesawat udara tidak dapat terbang atau menyebabkan kerusakan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan dalam penerbangan (*in flight*).

Harus diketahui juga bahwa didalam Konvensi Paris 1919 sudah secara tegas menyatakan prinsip kedaulatan bukannya konsep kebebasan udara. Kontrol lalu lintas udara dan layanan navigasi udara untuk Iran dan wilayah sekitarnya di wilayah tersebut masih diberikan di bawah otoritas Iran, oleh karena itu, tidak perlu dipertanyakan lagi bahwa Iran bertanggung jawab atas hal itu memastikan keamanan operasi penerbangan sipil di wilayah udara yang berdaulat.

Meskipun suatu negara mempunyai kedaulatan atas dirinya, tidak lantas negara tersebut dapat menggunakan kedaulatannya tanpa menghormati kedaulatan negara-negara lain. Hukum internasional telah mengatur bahwa kedaulatan tersebut berkaitan dengan kewajiban untuk tidak menyalahgunakan kedaulatan itu sendiri, karena apabila suatu Negara menyalahgunakan kedaulatannya, maka negara tersebut dapat dimintai suatu pertanggungjawaban atas tindakan dan kelalaiannya.

Pada Rabu pagi waktu Iran, Iran membalas serangan Amerika atas matinya pimpinan militer mereka yang telah dibunuh berdasarkan perintah dari presiden Amerika Serikat Donald Trump. Satu buah Rudal balistik ditembakkan ke pangkalan militer Amerika Serikat di Irak. Komandan militer tertinggi Iran, Ayatollah Ali Khamenei yang di depan rakyat Iran meneriakan Amerika harus mati, menyatakan serangan Iran itu sebagai balasan bagi Amerika atas terbunuhnya Qassem Soleimani pemimpin pasukan al-Quds Iran. Pada waktu yang sama dengan gempuran rudal Iran ke markas militer Amerika Serikat yang berada di Irak, satu buah pesawat komersial tipe Boeing 737-800 yang dimiliki maskapai penerbangan dari Ukraina yakni Ukraina International Airlines, dinyatakan jatuh setelah dua menit berselang saat melakukan penerbangan atau lepas landas dari bandara Internasional Teheran, Iran. 176 orang penumpang serta awak pesawat di dalamnya tewas.<sup>58</sup> Brig-Gen Amir Ali Hajizadeh Komandan Pengawal Revolusi Iran menyatakan bahwa oknum yang melakukan hal ini akan bertanggung jawab penuh atas kecelakaan tersebut. Dia juga mengatakan permintaan telah dibuat untuk zona larangan terbang di

---

<sup>57</sup> *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Civil Aviation*, Montreal 1971.

<sup>58</sup> <https://www.mediasulsel.com> diakses pada tanggal 27 juni 2022

daerah tersebut sebelum insiden tetapi karena alasan yang tidak jelas permintaan ini ditolak.<sup>59</sup>

Iran yang merupakan anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, berkewajiban memastikan pengelolaan ruang udara atas wilayah ini. Standar dan rekomendasi dalam penerbangan sipil internasional berada dalam Lampiran 11 berlaku di bagian wilayah udara tersebut di bawah yurisdiksi Negara pihak pada Persetujuan dimana layanan lalu lintas udara disediakan dan juga dimanapun Negara Peserta menerima tanggung jawab menyediakan layanan lalu lintas udara di laut lepas atau di wilayah udara dari kedaulatan yang tidak ditentukan.<sup>60</sup>

Iran yang tengah berkonflik dengan Amerika Serikat seharusnya mengabdikan permintaan Gen Amir Ali Hajizadeh Komandan Pengawal Revolusi Iran untuk membuat zona larangan terbang di daerah tersebut. Agar pesawat yang ingin melewati daerah tersebut tidak memasuki wilayah udara yang tengah berkonflik itu. Mengenai pertanggungjawaban atas penembakan pesawat sipil milik Ukraina ini yang didasarkan pada teori kepemilikan ruang udara (*The Air Sovereignty*) menyatakan bahwa *subjacent state* yang dalam kasus ini adalah Iran berdaulat penuh atas wilayah udara di atasnya maka praktis ini merupakan tanggung jawab penuh Iran untuk melindungi pesawat apapun yang melintasi wilayah udaranya.

Sebagaimana diatur dalam Pasal 44 huruf (a) Konvensi Chicago 1944 bahwa penggunaan senjata sebagai media untuk memaksa pesawat udara yang melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan tidak sejalan dengan prinsip *safety first* dalam hukum udara internasional. Menggunakan senjata pada penerbangan sipil adalah hal yang dilarang meskipun pesawat tersebut adalah ancaman ataupun melanggar wilayah kedaulatan negara kolong. Kedaulatan penuh dan eksklusif memungkinkan negara untuk mengatur dan mengelola wilayah udaranya sendiri. Sehingga setiap pesawat udara sipil yang akan melewati ataupun mendarat di wilayah udara suatu negara harus meminta ijin terlebih dahulu kepada negara kolong wilayah udara tersebut. Untuk membantu Konvensi Chicago 1944 diadopsilah rekomendasi standar dan teknis yang terkait dengan aspek penerbangan.<sup>61</sup>

Standar dan Teknis ini diadopsi kedalam Annex 13 yang dibuat oleh ICAO Annex 13 memberikan rincian mengenai negara-negara mana saja yang punya hak untuk berpartisipasi dalam melakukan investigasi dalam sebuah kecelakaan pesawat. Dan dalam kasus ini Kanada, Ukraina, Swedia, Afghanistan dan Inggris dapat berpartisipasi dalam investigasi ini karena ada warga negara mereka yang menjadi korban dalam kecelakaan ini Annex 13 membahas mengenai kecelakaan pesawat dan investigasinya. Pada annex tersebut dijelaskan mengenai tanggung jawab suatu negara ketika melaksanakan investigasi akan kecelakaan pesawat. Penggolongan negara dalam annex 13 ini dibagi kedalam 5 kategori yang diantaranya adalah *State of Occurance*, *State of Registry*, *State of the Operator*, *State of Design*, dan *State of Manufacture*.<sup>62</sup>

---

<sup>59</sup> <https://www.npr.org/2020/07/12/890194877/iranian-report-details-chain-of-mistakes-in-shooting-down-ukrainian-passenger-pl> diakses pada 3 Agustus 2020 pada 10.43 W

<sup>60</sup> Dewa Gede Sudika Mangku. Tanggung Jawab Negara Terhadap Penembakan Pesawat MH17 Diatas Wilayah Konflik Bersenjata Antara Ukraina dan Rusia Berdasarkan Hukum Internasional. *Jurnal Komunitas Yusticia*. Volume 14. Nomor 1. Juni 2019. hal. 25-33.

<sup>61</sup> Bambang Widarto. Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Dari Aspek Hukum Internasional. *Jurnal Yuridis*. Volume 1 No. 2 Desember 2014.

<sup>62</sup> <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/keselamatanpenerbangan-mainmenu-48/795-bab-2-annex-13-dari-konvensichicago-bagian-1> diakses pada 13 Maret 2023

Penggunaan kekerasan terhadap pesawat sipil, dalam hukum internasional merupakan penggunaan kekuatan dalam arti aturan ini. Jika Kanada atau negara lain memang memilih untuk menerapkan hukum internasional untuk mencari keadilan untuk warganya dalam hal ini, Iran kemungkinan akan menggunakan Pasal 51 Piagam PBB yang berbunyi: (“Tidak ada dalam piagam ini yang dapat mengurangi hak yang melekat pada pembelaan dari individu atau kolektif jika serangan bersenjata terjadi terhadap anggota perserikatan bangsa-bangsa, sampai dewan keamanan mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk memelihara perdamaian dan keamanan internasional. Langkah-langkah yang diambil oleh anggota dalam melaksanakan hak membela diri ini harus dilaporkan kepada dewan keamanan dan dengan cara apapun tidak akan mempengaruhi wewenang dan tanggungjawab dewan keamanan berdasarkan piagam ini untuk setiap mengambil Tindakan yang diperlukan. Dianggap perlu untuk memelihara atau memulihkan perdamaian dan keamanan internasional.”) yang memverifikasi hak pertahanan diri negara anggota. Pertanyaan tentang pertahanan diri muncul dalam kasus ini karena penembakan pesawat 752 terjadi tak lama setelah konflik terjadi ketegangan antara Amerika Serikat dan Iran (meskipun di luar wilayah Iran) serta Amerika Serikat baru saja melakukan pembunuhan yang ditargetkan dengan serangan pesawat tak berawak di Baghdad pada komandan Pasukan Quds Soleimani, dan Iran menanggapi dengan menembakkan rudal jelajah ke pangkalan Amerika Serikat di Irak. Tetapi argumen pembelaan diri mungkin tidak dapat diterapkan dalam hal ini.<sup>63</sup>

Mengingat bahwa Penerbangan 752 Ukraina Airlines ditembak jatuh hanya beberapa jam setelah Iran menyerang dua pangkalan Amerika Serikat di Irak, Iran bisa membantah bahwa kesalahan manusia yang menyebabkan itu karena salah mengidentifikasi pesawat Ukraina sebagai rudal Amerika setidaknya sebagian dapat dijelaskan oleh konteks militer. Tapi pesawat sipil tidak boleh terancam, tidak peduli apa yang terjadi di wilayah tersebut. Pesawat sipil itu jatuh sebagai akibat dari kesalahan yang tragis,<sup>64</sup> dalam situasi khusus ini, tanggung jawab Iran tampak lebih berat. Kesalahan Iran meningkat dengan upaya awalnya untuk menghalangi penyelidikan kecelakaan tersebut dan untuk menggambarkannya secara menipu sebagai akibat dari kesalahan teknis. Lebih penting lagi, pesawat tidak akan pernah tertembak jatuh seandainya otoritas Iran menutup wilayah udara negara hari itu. Tindakan pencegahan yang wajar mengingat kemungkinan konflik yang masih bergulir dengan Amerika Serikat setelah Serangan rudal Iran. Langkah paling bijak Iran, sebelum tindakan hukum apa pun oleh Kanada, Ukraina, Swedia, atau Inggris, adalah mengakui tanggung jawab dan berkomitmen untuk membayar ganti rugi bagi nyawa yang hilang. Serta melakukan investigasi yang adil, memberikan reparasi, dan meminta maaf, Iran dapat mengurangi status negaranya ke isolasi yang lebih besar dalam lingkup Internasional.

Didalam dunia penerbangan, ketentuan yang bersifat publik seperti Konvensi Chicago 1944 diatur dalam peraturan perundang-undangan bersifat publik, dan ketentuan yang bersifat perdata seperti Konvensi Warsawa 1929/1999 diatur dalam peraturan perundang-undangan yang bersifat perdata.<sup>65</sup> Menurut perjanjian Warsawa, pengangkut udara bertanggung jawab terhadap timbulnya kerugian.<sup>66</sup>

---

<sup>63</sup> Punsara Amarasinghe. *International Law and the Downing of Ukraine International Airlines Flight 752*. BESA Center Perspectives Paper No. 1. Januari 2020, h. 414

<sup>64</sup> Punsara Amarasinghe. *Ibid.*

<sup>65</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 Ke Montreal 1999* (Bandung: Penerbit Kiblat Buku Utama, 2008), h. 28.

<sup>66</sup> Wiwoho Soedjono, *Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi-Konvensi Internasional* (Yogyakarta: Liberty, 1988), h. 91.

Konvensi Montreal 1999 adalah konvensi yang mengatur mengenai angkutan udara sipil yang didalamnya menyangkut asuransi penumpang dan bagaimana teknisnya, konvensi ini mengatur asuransi penumpang lebih dalam dibanding dengan Konvensi Warsawa 1929, peraturan tersebut terdapat pada *Article 21 Montreal Convention 1999* yang menjelaskan bahwa mengizinkan pengangkut menaikkan ganti rugi hingga 100.000 *Special Drawing Rights* (Sekitar US\$ 135.000) atau apabila dirupiahkan ± 2 Miliar per korban terlepas dari adanya kesalahan. Sedangkan Konvensi Warsawa 1929 pada *Article 22* menyebutkan bahwa ganti rugi sebesar 125,000 francs atau yang apabila dirupiahkan nominalnya sebesar ±1,5 Miliar per korban.<sup>67</sup>

Pemberian ganti rugi atau santunan kepada korban pesawat Ukraina Airlines Flight 752 adalah berdasarkan pada ketentuan yang telah termuat pada konvensi-konvensi berikut, yakni Warsawa merupakan masalah perdata yang tidak diatur di dalam Konvensi Chicago 1944 tetapi diatur di dalam beberapa ketentuan internasional lainnya. Terkait dengan santunan yang diberikan kepada korban kecelakaan pesawat udara, diatur dalam Konvensi Warsawa 1929, The Hague Protocol 1955, Montreal Agreement 1966, Guatemala City Protocol 1971, dan Montreal Protocol No. 1,2, 3 dan 5 tahun 1975. Masing-masing konvensi secara tegas mengatur jumlah santunan penumpang korban kecelakaan pesawat udara, Konvensi Warsawa 1929 US\$ 10.000,00; The Hague Protocol 1955 US\$ 20.000,00; Montreal Agreement 1966 US\$ 58.000,00 tidak termasuk biaya pengacara, atau US\$ 75.000,00 termasuk biaya pengacara. Guatemala City Protocol 1971 US\$ 100.000,00 tidak termasuk biaya pengacara atau 1.500.000,00 *gold Franc* atau US\$ 120.000,00 termasuk biaya pengacara.

Maka berdasarkan pada ketentuan konvensi-konvensi diatas, pemerintah Iran bertanggungjawab untuk memberikan kompensasi atau ganti rugi kepada para korban salah tembak pesawat komersial Ukraina yang dilakukan oleh militer Iran. Yakni dengan memberikan santunan sebesar 100.000 *Special Drawing Rights* (Sekitar US\$ 135.000) yang apabila dirupiahkan menjadi ± 2 Miliar per korban. Iran seharusnya menahan diri dan tidak menggunakan senjata terhadap pesawat sipil. Karena pesawat sipil tidak boleh terancam, tidak peduli apa yang terjadi di wilayah tersebut keselamatan penumpang dalam pesawat sipil adalah jaminan yang absolut. Dan karena Iran gagal melakukan itu, maka Iran bertanggungjawab penuh atas perbuatannya.

## KESIMPULAN

Hukum Udara Internasional adalah hukum yang mengatur hubungan antar negara secara global, regional maupun bilateral yang ditujukan untuk menciptakan dunia yang tertib dan damai, dimana setiap negara dapat melakukan usaha-usaha guna memenuhi tujuan nasionalnya masing-masing. Hukum udara Internasional mengatur tentang penembakan pesawat sipil di wilayah udara negara yang sedang berada dalam situasi perang atau konflik bersenjata melalui beberapa perjanjian dan konvensi internasional. Salah satu perjanjian utama yang mengatur hal ini adalah konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional, dan juga yang melahirkan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*). Pertanggungjawaban negara terhadap penembakan pesawat sipil telah di atur dalam konvensi Chicago 1944 dan juga Konvensi-konvensi lainnya. Dalam ketentuan konvensi Chicago 1944 pasal 3 bis(a) menyatakan bahwa “Negara mempunyai kewajiban hukum untuk menahan diri tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam

---

<sup>67</sup> Direktorat Jendral Perhubungan Udara, Ratifikasi Konvensi Montreal (MC) 1999, “Indonesia Meningkatkan Daya Tawar di Penerbangan Internasional”.

penerbangannya". Selayaknya Iran menetapkan zona larangan terbang di wilayah udaranya, penetapan zona larangan terbang di atas wilayah udaranya seharusnya juga diumumkan kepada negara-negara dan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) bahwa negaranya menetapkan zona terlarang di wilayah udara karena situasi perang. Sebagaimana yang telah diatur di dalam Pasal 9 ayat 1 Konvensi Chicago 1944. Dan bentuk pertanggungjawaban yang dapat dilakukan Iran terhadap Ukraina adalah dengan memberikan ganti rugi berupa santunan untuk para korban sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam konvensi-konvensi Internasional.

## REFERENSI

### Jurnal

- Andika Immanuel Simatupang (2016), State Responsibility Over Safety And Security On Civil Aviation In International Law. *Jurnal Hukum Internasional*. Vol 13. No 2.
- Bambang Widarto, (2014), Pertanggungjawaban Hukum dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau dari Aspek Hukum Internasional, *Jurnal Yuridis, Dinas Hukum Angkutan Udara*, Jakarta, Vol 1, No.2.
- Dewa Gede Sudika Mangku, (2019), Tanggung Jawab Negara Terhadap Penembakan Pesawat MH17 Diatas Wilayah Konflik Bersenjata Ukraina dan Rusia Berdasarkan Hukum Internasional. *Jurnal Komunitas Yusticia*. Volume 14. Nomor 1.
- Irma Halimah Hanafi, (2021), Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran, *Balobe Law Journal*, Volume 1 Nomor 2, Oktober 2021
- J.C. Cooper, (1950), National Status of Aircraft, *JALC*, vol 17 No. 3
- Ni Putu Purnama Sari (2020), Status Hukum Pesawat Udara Komersial Yang Digunakan untuk penerbangan kenegaraan, *Dinamika, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Volume 26, Nomor 4, Februari 2020

### Buku

- Abdulkadir Muhammad (2004), *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung
- Abdurrasyid, P. (1977) *Pengantar Ruang Angkasa dan "Space Treaty 1967"*: Binacipta: Bandung
- Azwar Ananda (1997), *Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia*, Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Institut Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Padang
- Boer Mauna (2000), *Hukum Internasional; Pengertian Peranan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Alumni: Bandung
- Direktorat Jendral Perhubungan Udara, Ratifikasi Konvensi Montreal (MC) 1999, "*Indonesia Meningkatkan Daya Tawar di Penerbangan Internasional*
- Escalada (1979), *Videla Aeronautical Law*, Sijthoft
- E. Saefullah Wiradipradja (2008), *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 Ke Montreal 1999*, Penerbit Kiblat Buku Utama, Bandung
- Hans Kelsen (1949), *General Theory of Law and State*, Cambridge, Harvard University Press
- Harsono, B (1971), *Undang-undang Pokok Agraria*, Jilid II, Djarnbatan, Jakarta
- Hornig (1956), *The Legal Status of Aircraft*, Martinus



- John E. Alian (1992), *Aerodynamic, the science of oar in motion ed.2* Gramedia, London
- I Made Peshek Diantha (2017), *Metode Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*, Kencana, Jakarta
- K. Martono, (1955), *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Mandar Maju, Bandung
- Muhaimin (2020), *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Perss
- Priyatna Abdurrasyid (1972), *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Universitas Padjajaran, Bandung
- P.A. Stein (1972), *Zekerheidsrechten, Hypotheek ed. 2* Kluwer, Deventur,
- Roni Hanitijo Soemitro (1980), *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Rijks, *Het Problem van erkenning van rechten kan pas optreden nadathet problem van het onstaan dier rechten is opgelasi*
- Sudirman H. Nainggolan (2014), *Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional yang Melintasi Antar Negara*, Departemen Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan
- Soerjono Soekanto (1998), *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Perss, Jakarta
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji (2014), *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Perss, Jakarta
- Suherman, E. (1979), *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Alumni Bandung
- Sudargo Gautama (1962), *Hukum Perdata, Internasional Indonesia II, Buku 2*, Jakarta
- Widarto, "Pertanggungjawaban Hukum Dalam Peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Dari Aspek Hukum Internasional."
- Wiwoho Soedjono, (1998), *Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi-Konvensi Internasional*, Liberty, Yogyakarta
- Yanyan Mochamadi Yani, Ian Montratama, and Emil Mahyudin (2017), *Pengantar Studi Keamanan*, Intrans Publishing, Malang
- Yasidi Hambali (1994), *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*. Pradnya Paramita, Jakarta

### **Lain-lain**

- Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Civil Aviation*, Montreal 1971.
- <http://scholar.unand.ac.id> diakses pada tanggal 26 juni 2022
- <https://www.mediasusnel.com> diakses pada tanggal 26 juni 2022
- <https://www.kompas.com> diakses pada tanggal 27 juni 2022
- <https://www.mediasusnel.com> diakses pada tanggal 27 juni 2022
- <https://www.kompas.com> diakses pada tanggal 27 juni 2022
- <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-51081065#>: diakses pada tanggal 27 juni 2022

<https://ngobrolinhukum.wordpress.com/2013/12/16/pendekatan-dalam-penelitian-hukum/> diakses pada tanggal 29 Juni 2022.

[http://eprints.undip.ac.id/61828/2/2.\\_Bab\\_I.pdf](http://eprints.undip.ac.id/61828/2/2._Bab_I.pdf) diakses pada tanggal 14 Maret 2023

<https://www.mediasulsel.com> diakses pada tanggal 27 juni 2022

<https://www.npr.org/2020/07/12/890194877/iranian-report-detailschain-of-mistakes-in-shooting-down-ukrainian-passenger-pl> diakses pada tanggal 13 Maret 2023

<http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/keselamatanpenerbangan-mainmenu-48/795-bab-2-annex-13-dari-konvensichicago-bagian-1> diakses pada tanggal 13 Maret 2023

Punsara Amarasinghe, (2020), *International Law and the Downing of Ukraine International Airlines Flight 752*. BESA Center Perspectives Paper No. 1.