



Pengaturan Tentang Penerbangan Komersial Dan Tanggung Jawab Negara

Hardianti^{1*}, Irma Halima Hanafi², Welly Angela Riry³

^{1,2,3} Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia.

: lhardianti656@gmail.com

: 10.47268/tatohi.v3i10.1958

Info Artikel	Abstract
<p>Keywords: Arrangement; Commercial Flight; State Responsibility.</p> <p>Kata Kunci: Pengaturan; Penerbangan Komersial; Tanggung Jawab Negara.</p>	<p>Introduction: In transportation activities, the risk of an accident is an unavoidable thing so that unification of arrangements regarding this matter is an absolute thing to do.</p> <p>Purposes of the Research: This study aims to find out and examine how the regulation regarding the flight of commercial aircraft in the air space of a country is reviewed from international law and how the form of state responsibility when a commercial aircraft is shot down is reviewed from international law</p> <p>Methods of the Research: This writing uses a normative type of legal research, which is carried out by studying theories, concepts, legal principles, and laws and regulations. In this study, the author used 2 approaches, namely the statutory approach, and the case approach.</p> <p>Results of the Research: The results showed that the International air law Regulation related to the parties' obligation to regulate the safety of commercial flights crossing its airspace must be in accordance with the Chicago Convention of 1944. These arrangements are made so that flights that cross the airspace of other countries can be kept safe and secure. Iran's shooting down of Ukrainian plane PS752 has violated provisions in the 1944 Chicago Convention on its airspace in an armed dispute. Therefore, Iran must take responsibility for this incident. In the future, firmness and increased cooperation with various parties are needed so that safety and security in international flights and national flights can be achieved.</p> <p>Abstrak</p> <p>Latar Belakang: Pada kegiatan pengangkutan resiko terjadinya kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari sehingga unifikasi pengaturan mengenai hal tersebut merupakan suatu hal yang mutlak dilakukan.</p> <p>Tujuan Penelitian: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan meneliti tentang bagaimana pengaturan mengenai penerbangan pesawat komersial di ruang udara suatu negara ditinjau dari hukum internasional dan bagaimana bentuk tanggung jawab negara ketika pesawat komersial di tembak jatuh ditinjau dari hukum internasional.</p> <p>Metode Penelitian: Penulisan ini menggunakan tipe penelitian hukum <i>normatif</i>, yang dilakukan dengan cara mempelajari teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum, serta peraturan perundang-undangan. Pada penelitian ini, penulis menggunakan 2 pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan, dan pendekatan kasus.</p> <p>Hasil Penelitian: Hasil penelitian menunjukkan bahwa Peraturan hukum udara internasional terkait dengan kewajiban para pihak untuk mengatur keselamatan penerbangan komersial yang melintasi wilayah udaranya adalah harus sesuai dengan Konvensi Chicago 1944. Pengaturan tersebut</p>

dilakukan agar penerbangan yang melintasi wilayah udara negara lain dapat terjaga keamanan dan keselamatannya. Penembakan yang dilakukan Iran terhadap pesawat Ukraina PS752 telah melanggar ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 wilayah udaranya sedang terjadi sengketa bersenjata. Oleh karena itu, Iran harus bertanggung jawab atas kejadian ini. Di masa yang akan datang diperlukan ketegasan dan meningkatkan kerja sama dengan berbagai pihak agar keselamatan dan keamanan dalam penerbangan internasional maupun penerbangan nasional dapat tercapai.

1. Pendahuluan

Transportasi merupakan kebutuhan sehari-hari yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Kebutuhan akan transportasi adalah kebutuhan yang berasal dari faktor ekonomi, sosial, dan faktor lainnya. Tatanan ekonomi makro, transportasi merupakan tumpuan perekonomian nasional maupun internasional.¹ Terdapat berbagai jenis alat transportasi di dunia ini, baik yang beroperasi di darat, laut maupun di udara, di era globalisasi transportasi udara merupakan alat transportasi yang paling banyak digunakan dan dibutuhkan biaya yang tidak sedikit untuk menggunakannya. Selain memiliki teknologi yang canggih, transportasi udara merupakan moda transportasi tercepat dibandingkan moda transportasi lainnya.²

Jenis transportasi udara yang sering digunakan yaitu pesawat. Pesawat adalah sebuah benda yang mampu bergerak di atmosfer atau udara, memiliki sayap, dan berbahan bakar avtur (*aviation turbine*).³ Pesawat terbagi atas beberapa jenis, yaitu pesawat komersial, pesawat pribadi, pesawat kargo, pesawat tempur, dan lain-lain, jenis pesawat yang sering digunakan oleh masyarakat umum adalah pesawat komersial. Pesawat penerbangan komersial melayani penerbangan domestik dan penerbangan internasional ke seluruh belahan dunia, termasuk daerah rawan bencana dan rawan konflik.⁴ Pada kegiatan pengangkutan, resiko terjadinya kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari sehingga unifikasi pengaturan mengenai hal tersebut merupakan suatu hal yang mutlak dilakukan.⁵ Setiap negara pasti memiliki undang-undang penerbangan nasionalnya sendiri, akan tetapi setiap materi hukum dalam undang-undang penerbangan tersebut bersumber dari ketentuan hukum udara internasional. Hampir semua hukum nasional tentang penerbangan ini didasarkan pada Konvensi Warsawa 1929 (sekarang Konvensi Montreal 1999), dan Konvensi Chicago 1944 beserta instrument-instrumen pelaksanaannya.⁶

Wilayah udara yang digunakan untuk kegiatan penerbangan sipil juga digunakan oleh negara untuk kegiatan militer yang dapat menimbulkan resiko bagi kegiatan penerbangan sipil, salah satu kegiatan yang berpotensi menimbulkan resiko adalah penggunaan kekuatan bersenjata di wilayah udara jalur penerbangan pesawat sipil, dan sampai saat ini, banyak kecelakaan pesawat sipil yang disebabkan oleh penggunaan senjata

¹ Marsitiningasih, Pengaruh Keberadaan Angkutan Berbasis On-line Terhadap Kesadaran Hukum Konsumen, *Jurnal Hukum*, Vol. 15, No. 3. 2017. h. 360.

² Akhmad Yasir Hardiman, *Mengenal Pesawat Terbang*, Talenta Pustaka Indonesia, 2009, h. 1.

³ Lilo, *Seri Mengenal Alat-alat Transportasi*, Kyta, Yogyakarta, 2019, h. 32.

⁴ Akhmad Yasir Hardiman, *Op.Cit*, h. 1.

⁵ Adhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani, *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*, Kencana, 2019, h. 1.

⁶ E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, h. 32.

di jalur penerbangan baik secara sengaja maupun tidak di sengaja.⁷ Menurut E. Suherman, pada peristiwa kecelakaan, kerugian mungkin ditimbulkan pada pihak-pihak yaitu: pemilik pesawat udara (berupa kehilangan pesawat udara), penumpang atau ahli waris (dalam hal penumpang tewas), pemilik barang atau muatan yang diangkut, dan pihak ketiga dipermukaan bumi.⁸ Sejalan dengan visi ICAO (*International Civil Aviation Organization*) keselamatan merupakan prioritas utama. Keselamatan penerbangan ditentukan oleh berbagai faktor mulai dari faktor pelaku yaitu manusia, faktor sarana yaitu pesawat udara, faktor prasarana baik di darat (bandar udara) maupun di udara dan faktor lingkungan operasional pesawat udara yaitu kondisi cuaca.⁹

Pemerintah tidak hanya bertugas menerbitkan berbagai aturan, tetapi juga melaksanakan sertifikasi dan pengawasan guna menjamin terselenggaranya transportasi udara yang memenuhi standar keselamatan penerbangan berdasarkan Konvensi Chicago 1944.¹⁰ Menurut J.G. Starke: suatu negara bertanggung jawab karena melanggar traktat, berkaitan dengan tidak dilaksanakannya kewajiban-kewajiban kontraktual, karena kerugian-kerugian terhadap warga negara dari negara lain dan sebagainya. Pelanggaran kewajiban dapat berupa: suatu tindakan atau kelalaian.¹¹ Pada 8 Januari 2020, tragedi menimpa sebuah pesawat komersial milik *Ukraine International Airlines* (UIA) bernomor penerbangan PS752 dengan rute penerbangan Teheran ke Kyiv, Ukraina. Pesawat Boeing 737-800 jatuh tidak lama setelah lepas landas dari Bandar udara internasional Imam Khomeini. Kejadian itu terjadi hanya berjarak 4 (empat) jam setelah Iran melancarkan serangan rudal pembalasan ke pangkalan angkatan udara Amerika Serikat (AS) di Iran. Menurut media nasional Iran, semua penumpang dalam pesawat tewas dalam kecelakaan itu pada pukul 6:22 pagi waktu setempat.¹²

Menurut juru bicara organisasi udara Iran, jumlah pasti penumpang adalah 167 penumpang dan 9 awak pesawat. Menteri Luar Negeri Ukraina mengatakan korban tewas berasal dari 7 (tujuh) negara dengan rincian sebagai berikut: 82 warga negara Iran, 63 warga negara Kanada, 11 warga negara Ukraina termasuk 9 awak pesawat, 10 warga negara Swedia, 4 warga negara Afganistan, 3 warga negara Jerman, dan 3 warga negara Inggris.¹³ Otoritas penerbangan Iran pada awalnya membantah bahwa pesawat tersebut terkena rudal dan mengatakan sebagai kesalahan teknis, hingga akhirnya angkatan bersenjata Iran mengakui jatuhnya pesawat *Ukraine International Airlines* disebabkan karena rudal yang ditembakkan oleh pihaknya. Investigasi oleh badan-badan intelejen barat dan masyarakat

⁷ Insan Fernaldi Lubis, Skripsi, *Tanggung Jawab Maskapai Malaysia Airlines Terhadap Jatuhnya Pesawat MH-17 di Wilayah Ukraina Menurut Hukum Internasional*, (Bandung: UNPAD, 2015), h. 2.

⁸ Tumanggor sugito, Tesis: *Pertanggungjawaban Negara Terhadap Kecelakaan Pesawat Komersial Sipil Menurut Hukum Internasional (Studi Kasus Malaysia Airlines MH370)*, (Riau: UIR, 2018), h. 22.

⁹ Aminarno Budi Pradana, *Meteorologi Penerbangan dan Pengaruhnya Terhadap Operasi Pesawat Udara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, h. 5.

¹⁰ Antonius Lisliyanto Moenardi, *Cocpit Indonesia: Mencermati Keamanan Dunia Penerbangan Sipil di Indonesia*, Garuda Mas Sejahtera, 2018, h. 19.

¹¹ *Ibid*, h. 22-23.

¹² Aristya Rahadian Krisabella, *Tragedi Ukraina, Ini Deretan Pesawat Yang Terjatuh Karena Rudal*, 13 Januari 2020 diakses dari <https://www.cnbcindonesia.com/news/20200113145332-16-129599/tragedi-ukraina-ini-deretan-pesawat-yang-jatuh-karena-rudal>. diakses pada 23 Januari 2022 pukul 21.30 WIT.

¹³ TEMPO.CO, *Korban Tewas Ukraine Internasional Airlines dari Tujuh Negara*, 9 Januari 2020 diakses dari <https://dunia.tempo.co/read/1293174/korban-tewas-ukraine-internasional-airlines-dari-tujuh-negara>, diakses pada 22 Februari 2022 pukul 18:22 WIT.

umum juga mengungkapkan bahwa pesawat tersebut ditembak jatuh oleh rudal darat ke udara Tor-M1. Tor-M1 adalah system rudal jarak dekat yang dikembangkan oleh Uni Soviet untuk menargetkan pesawat atau rudal jelajah. Selama penyelidikan, CAOI (*Civil Aviation Organisation Iran*) menetapkan bahwa pesawat *Ukraine International Airlines* benar-benar terbang di jalur yang tepat.¹⁴ Analisis kotak hitam dari pesawat Ukraina yang ditembak jatuh membuktikan bahwa pesawat penumpang itu dihantam oleh dua rudal dengan selisih waktu 25 detik. Para penumpang disebut kemungkinan masih selamat untuk beberapa waktu setelah dampak ledakan pertama.¹⁵

Ketentuan tentang kedaulatan suatu negara atas ruang udara di wilayahnya telah diatur berdasarkan Pasal 1 Konvensi Chicago (*Chicago Convention*) 1944 yang menyatakan bahwa: *The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*, (setiap negara yang terikat pada konvensi menjamin kedaulatan ruang udara yang ada di atas wilayahnya secara penuh dan eksklusif).¹⁶ Ketentuan pada pasal ini memiliki 2 kata sebagai unsur penting yang berkaitan dengan kedaulatan negara atas ruang udara, yaitu *complete* dan *exclusive*. Negara peserta mengakui kedaulatan masing-masing negara atas wilayah udara di atas wilayahnya secara *complete* dan *exclusive*. Ketentuan ini tidak hanya berlaku untuk negara peserta, tetapi juga berlaku untuk semua negara, karena semua negara di dunia memiliki wilayah udaranya sendiri.

2. Metode Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian hukum *normatif*, yang didasarkan pada bahan hukum utama yaitu dengan cara mempelajari teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum, serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini.

3. Hasil Dan Pembahasan

3.1 Pengaturan Penerbangan Pesawat Komersial Di Ruang Udara

Penerbangan komersial adalah jenis penerbangan yang diperuntukkan untuk publik (masyarakat sipil) dalam bermobilitas sehari-hari dari tempat satu ke tempat lain. Penerbangan komersial merujuk pada jenis transportasi komunal bukan personal.¹⁷ Pesawat komersial dibedakan menjadi beberapa tipe, seperti yang didefinisikan oleh Boeing. Boeing mendefinisikan 3 jenis pesawat komersial, yaitu:¹⁸ 1) Pesawat terbang berbadan sempit (*narrow body*) atau berlorong tunggal (*single-aisle*) yang dibagi menjadi dua kategori yaitu: a) regional jet (RJ); b) pesawat dengan kapasitas 90-175 penumpang serta pesawat dengan

¹⁴ CNN Indonesia, *Investigasi Awal Ungkap Pesawat Ukraina Dihantam 2 Rudal Iran*, diakses dari, <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200121153644-120-467356/investigasi-awal-ungkap-pesawat-ukraina-dihantam-2-rudal-iran>, diakses tanggal 23 januari 2022 pukul 23.25 WIT.

¹⁵ Republika.CO.ID, *Analisis Kotak Hitam: Pesawat Ukraina Ditembak Dua Kali*, 24 Agustus 2020, diakses dari <https://www.republika.co.id/berita/qfjp61370/analisis-kotak-hitam-pesawat-ukraina-ditembak-dua-kali>, diakses tanggal 25 februari 2022 pukul 10:30 WIT.

¹⁶ E. Saefullah, Penggunaan Ruang Udara Indonesia Bagi Penerbangan Berjadwal Ditinjau dari Segi Hukum Udara Internasional, *Indonesia Journal of Internasional Law*, Vol. 3, No. 2, h 175.

¹⁷ Dadan Adi Kurniawan, Menelusuri Jejak Awal Penerbangan Di Indonesia (1913-1950'an), *Jurnal Ilmu Sejarah*, Vol. 10, No. 2, 2019, h. 13.

¹⁸ Winda Mora, *Persaingan Airbus dan Boeing di Industri Jasa Angkutan Udara Indonesia*, *Jurnal Perhubungan Udara*, Vol. 39, No. 4, 2013, hal. 248.

kapasitas lebih dari 175 penumpang. 2) Pesawat terbang berbadan lebar (*wide body*) atau berolong ganda (*twin-aisle*). Boeing juga membagi tipe pesawat ini menjadi 3 kategori yaitu: a) *small twin-aisle passenger aircraft* yang berkapasitas 180-340 penumpang; b) *Medium twin-aisle passenger aircraft* yang berkapasitas 260-450 penumpang; c) *Large twin-aisle passenger aircraft* yang berkapasitas lebih dari 400 penumpang. 3) Pesawat kargo (*freighter aircraft*)

Penerbangan komersial atau angkutan udara niaga adalah usaha pengangkutan dari penumpang-penumpang, barang-barang, dan pos atau kegiatan keudara lainnya dengan memungut biaya.¹⁹ Ada Beberapa Penggolongan kegiatan Penerbangan komersial, yaitu sebagai berikut:²⁰ a) Penerbangan berjadwal (*scheduled air services*), yaitu penerbangan yang dilakukan pada rute dan jadwal penerbangan yang teratur dan telah ditetapkan. Contoh penerbangan berjadwal seperti: Citilink, Lion Air, Garuda Indonesia, Korean Air, Air Busan, Ukraine International Airlines, Air Japan dan lain-lain yang merupakan maskapai penerbangan yang melayani penerbangan secara domestik maupun internasional; b) Penerbangan tidak berjadwal (*non scheduled flight*), yaitu penerbangan-penerbangan dengan pesawat-pesawat yang dilakukan pada rute dan jadwal penerbangan yang tidak tetap dan teratur. Contoh penerbangan tidak berjadwal seperti: Airfast Service, Gatari Utama Air Service, Dirgantara Air Service dan lain-lain yang merupakan maskapai penerbangan tidak berjadwal yang melayani penyewaan pesawat atau penerbangan *charter* untuk perjalanan tertentu; c) Operasi penerbangan, yaitu penerbangan yang tidak dimaksudkan untuk pengangkutan penumpang, barang atau surat, tetapi untuk operasi penerbangan lainnya. Seperti untuk kegiatan-kegiatan penyemprotan, pemotretan, konstruksi, survei udara, observasi dan patroli, pencarian dan penyelamatan, iklan udara dan lainnya.

Syarat-syarat mengenai penerbangan sipil atau komersial diatur dalam undang-undang nasional setiap negara dan diatur secara internasional melalui ICAO (*International Civil Aviation Organization*). ICAO dibentuk pada tanggal 4 April 1947. Berdasarkan Konvensi Chicago 1944, ICAO mengeluarkan peraturan teknis operasional tentang keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan penerbangan.²¹ Kebijakan-kebijakan ICAO dituangkan dalam 19 Annex yang merupakan standar kelayakan yang ditujukan kepada semua anggota ICAO untuk menjamin keselamatan (*safety*) dan keamanan (*security*) penerbangan internasional.²² Pesawat Ukraina PS752 merupakan jenis pesawat terbang boeing 737-800 (737-8KV) berbadan sempit atau tipe pesawat penumpang berlorong tunggal, yang di produksi oleh perusahaan *Boeing Commercial Airplanes* (BCA) berlokasi di Washington DC, Amerika Serikat. Pesawat yang di pakai dalam penerbangan ini berusia 3,6 tahun. Pesawat di terima oleh maskapai pada pertengahan juli 2016.²³

1. Kedaulatan di Udara

¹⁹ Fitriah, Bentuk Dan Tanggung Jawab Atas Terjadinya Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia, *Jurnal Hukum*, Vol. 15, No. 3, 2017, h. 323.

²⁰ Ruwatissa Abeyratne, *Air Navigation Law*, Springer, Berlin, 2012, h. 25.

²¹ J. Scott Hamilton and Sarah Nilsson, *Practical Aviation & Aerospace Law*, Aviation Supplied & Academics, Washington, 2015, 6th Edition, h. 31.

²² Huang J, *Aviation Safety and ICAO*, Kluwerd Law International, Netherlands, 2009, h. 21.

²³ <https://www.planespotters.net/airframe/boeing-737-800-ur-psr-ukraine-international-airlines/385qjr>

Salah satu unsur yang harus dipenuhi agar suatu kelompok masyarakat dapat disebut negara adalah wilayah.²⁴ Cooper, Pepin, Beresford, Kelsen berpendapat bahwa wilayah negara itu suatu ruang 3 (tiga) dimensi berbentuk kerucut (*a space three dimension an invented cone*). Dimensi pertama adalah wilayah daratan (*land territory*), dimensi kedua adalah wilayah perairan (*territorial waters/sea*), dan dimensi ketiga adalah wilayah udara (*national airspace*).²⁵ Ruang udara adalah wilayah udara di atas daratan dan perairan suatu negara. Wilayah suatu negara terdiri dari tiga dimensi yaitu: daratan, perairan, dan ruang udara. Semua negara memiliki wilayah udara yang harus diatur dan dikelola untuk kepentingan negara tersebut dalam dunia penerbangan.²⁶ Dasar-dasar kedaulatan negara yang termuat dalam Konvensi Paris 1919 juga dimasukkan dalam Konvensi Chicago 1944 yang menjadi dasar hukum udara bagi penerbangan saat ini. Pada Bab I menjelaskan asas kedaulatan negara di udara dan pada Bab II menjelaskan tentang bagaimana melakukan penerbangan melewati negara lain, tentunya dengan menggunakan rute-rute yang telah ditetapkan. Ini adalah dasar kedaulatan suatu negara di ruang udara dan dasar ini telah menjadi kebiasaan negara-negara untuk menerima dan mengakui hak-hak kebebasan udara.

Konferensi Penerbangan Sipil Internasional di Chicago, selain menghasilkan konvensi di atas, juga menghasilkan *International Air Transport Agreement 1944* (IATA 1944) yang merupakan material tambahan keempat dari konferensi tersebut. Dalam IATA ditentukan bahwa sebagai anggota ICAO setiap negara memberikan hak kebebasan udara kepada negara lain yang menyelenggarakan pelayanan penerbangan berjadwal. Hak tersebut biasa disebut dengan *The Five Freedom of the Air*, hak-hak tersebut adalah sebagai berikut:²⁷ 1) hak untuk terbang melewati atau melintasi wilayah negara lain tanpa melakukan pendaratan; 2) hak untuk mendarat di negara lain tanpa keperluan lalu lintas hanya untuk keperluan teknis seperti pengisian bahan bakar; 3) hak untuk menurunkan penumpang, pos dan kargo yang berangkat dari negara di mana pesawat udara tersebut mempunyai kebangsaan secara komersial ke negara lain; 4) hak untuk menaikkan atau mengangkut penumpang, pos dan kargo secara komersial dengan tujuan negara peserta di mana pesawat udara mempunyai kebangsaan; 5) hak untuk menaikkan atau mengangkut penumpang, pos dan kargo secara komersial dengan tujuan wilayah negara peserta lain manapun, dan hak untuk menurunkan penumpang, pos dan kargo secara komersial yang datang dari wilayah negara tersebut.

2. Hak Prerogatif

Hak prerogatif negara anggota digunakan untuk menghindari akibat dari prinsip kedaulatan di udara sebagaimana dikemukakan di atas. Mengenai hak penerbangan (*traffic right*), Konvensi Chicago 1944 membedakan antara penerbangan internasional berjadwal dengan penerbangan internasional tidak berjadwal. Kepada penerbangan internasional tidak terjadwal diberi sedikit kelonggaran, sedangkan untuk penerbangan internasional berjadwal tetap harus memperoleh izin lebih dahulu. Mengenai penerbangan internasional

²⁴ Anwar, A., Rehatta, V. J. B., Hattu, V. V., Peilouw, J. S., Riry, W. A., Tuhulele, P., ... & Hanafi, I. H. (2021). *Hukum Internasional*, h. 56.

²⁵ E. Saefullah Wiradipradja, *Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau Dari Segi Hukum Internasional Dan Nasional Indonesia*, *Jurnal Hukum Internasional*, Vol. 6, No.4, h. 498-499

²⁶ E. Saefullah Wiradipradja, *loc.cit.*

²⁷ H. A. Wassenbergh, *Post-War International Civil Aviation Policy and The Law of The Air*, Springer, Berlin, 1957, h. 15-16.

berjadwal, pesawat udara asing diberi hak yang sama dengan perusahaan penerbangan nasional dalam menggunakan fasilitas bandar udara dan navigasi penerbangan.²⁸

3. Operasi Penerbangan

Mengenai keselamatan penerbangan, khususnya peraturan mengenai operasi penerbangan, konferensi internasional tentang penerbangan sipil sepakat bahwa hampir semua ketentuan yang pernah diatur dalam Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Havana 1928 disetujui untuk diadopsi pada Konvensi Chicago 1944. Peraturan operasi penerbangan mencakup penerbangan tanpa pilot (*pilotless*), terbang di daerah terlarang, pendaratan di bandara yang ditunjuk, peraturan yang berlaku untuk operasional, lalu lintas udara, pencegahan wabah kolera, tipus, cacar air, penyakit kuning, dan lain-lain, pencarian dan penyelamatan, pendaftaran dan kebangsaan pesawat, pesawat dalam bahaya, investigasi kecelakaan pesawat, dokumen penerbangan, sertifikat awak pesawat udara dan pesawat udara, dan lain-lain.²⁹

4. Daerah Terlarang (*Prohibited Area*)

Pesawat udara dalam negeri dan pesawat luar negeri dilarang terbang di atas daerah terlarang (*prohibited area*) atau daerah terbatas (*restricted area*), hal tersebut dilakukan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan (*aviation safety*), ekonomi nasional (*national prosperity*), maupun keamanan nasional (*national security*). Larangan tersebut berlaku berlaku secara umum untuk semua pesawat dan harus non-diskriminasi. Jika pesawat asing dilarang terbang di wilayah tersebut, pesawat udara dalam negeri juga harus dilarang. Penetapan daerah terlarang harus didasarkan pada pertimbangan keamanan nasional (*national security*), keselamatan penerbangan (*aviation safety*) maupun kemakmuran nasional (*national prosperity*). Tidak diizinkan untuk menetapkan daerah terlarang karena alasan politik.³⁰

Pengaturan mengenai daerah terlarang (*prohibited area*) telah diatur dalam pasal 9 Konvensi Chicago 1944. Konvensi ini memberikan wewenang kepada negara untuk menentukan daerah-daerah yang boleh dilewati atau tidak boleh dilalui oleh pesawat udara. Agar negara tidak berbuat sewenang-wenang dalam mengatur daerah terlarang, maka Konvensi Chicago menetapkan batasan mengenai alasan-alasan yang dapat menjadikan wilayah udara suatu negara terbatas dan/atau terlarang. Karena, Pada dasarnya pengaturan mengenai zona atau daerah terlarang merupakan bentuk perlindungan bagi pesawat udara, khususnya pesawat udara sipil.³¹

5. Hukum dan Regulasi

Setiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berhak membuat peraturan perundang-perundangan baik untuk penerbangan nasional maupun internasional ke/atau dari negara tersebut. Namun, peraturan ini harus berlaku untuk semua pesawat udara, nasional maupun internasional. Ketika suatu negara

²⁸ K. Martono *Op. Cit*, h. 20.

²⁹ K. Martono, *Op.Cit*, h. 25.

³⁰ Riadi Pransisko Hutaaruk, Skripsi, *Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Negara Malaysia Terhadap Penumpang Pesawat Mh370 Ditinjau Dari Hukum Internasional*, (Medan: Universitas Sumatera Utara, 2014), h. 50.

³¹ *Ibid*, h. 127.

memberlakukan suatu peraturan, peraturan yang diberlakukan tersebut negara tersebut harus mempertimbangkan masalah keselamatan penerbangan sipil.³²

6. Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara

Hukum udara internasional mensyaratkan bahwa semua pesawat udara sipil yang digunakan untuk penerbangan internasional harus memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan (*nationaly and registration mark*). Prosedur pendaftaran pesawat dianggap penting karena memiliki dua alasan. Pertama, pesawat berada dibawah perlindungan negara pendaftar, dan yang kedua karena kepentingan pihak ketiga dalam memastikan asal pesawat dibantu oleh keterkaitan antara negara pendaftar dan pesawat udara yang memakai tanda-tanda pendaftarannya.³³

Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara menggunakan prinsip pendaftaran tunggal. Sebuah pesawat udara tidak diakui jika terdaftar ganda. Sehingga pesawat udara dapat didaftarkan bilamana telah menghapus pendaftaran sebelumnya. Pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus menampilkan (*display*) tanda pendaftaran dan kebangsaannya sebagaimana diatur dalam pasal 20 Konvensi Chicago 1944. Masing-masing negara pihak diminta untuk memberikan informasi-informasi yang berkaitan dengan pendaftaran dan kepemilikan dari setiap pesawat udara yang terdaftar di negara itu. Pendaftaran pesawat udara kemudian diatur lebih lanjut dalam Annex 7 ICAO "*Aircraft Nationaly and Registration Marks*". Setiap negara mempunyai tanda kebangsaan internasional pesawat udara yang telah ditetapkan oleh ICAO yang berlaku sejak 15 September 1982.³⁴

Chapter III Konvensi Chicago 1944 dengan judul *Nationality of Aircraft* diatur ketentuan kebangsaan dan pendaftaran pesawat udara sipil pasal 17 sampai dengan pasal 21. Pasal 17 ditentukan bahwa pesawat udara harus mempunyai kebangsaan dari negara di mana pesawat tersebut didaftarkan. Pada pasal 18 diatur ketentuan bahwa pesawat udara tidak dapat didaftarkan secara sah pada lebih dari satu negara, tetapi pendaftaran dapat dipindahkan dari satu negara ke negara lainnya.³⁵

7. Pencarian dan Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara

Pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dalah pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara yang jatuh karena musibah dan pemberian pertolongan terhadap para penumpang dan atau awak pesawat udara.³⁶ Jika terjadi kecelakaan atau pesawat udara dalam bahaya, maka negara yang menjadi tempat kecelakaan pesawat harus mengambil langkah-langkah tertentu untuk memberi pertolongan pesawat udara. Negara tempat pesawat udara menghadapi bahaya wajib mengizinkan pemilik pesawat udara atau pejabat negara tempat pesawat udara didaftarkan untuk memberi bantuan yang mungkin diperlukan oleh pesawat udara yang menghadapi bahaya. Dalam hal pesawat udara hilang, perlu ada kerja sama dalam pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara yang

³² K. Martono, *Op. Cit*, h. 27.

³³ Diederiks Verschoor, *Beberapa Persamaan Dan Perbedaan Antara Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, (terjemahan Bambang Iriana), Sinar Grafika, 1991, h. 103.

³⁴ K. Martono, *Op. Cit*, h. 27-28.

³⁵ *Ibid*

³⁶ T. Bambang Widarto, *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar (Dalam Prespektif Hukum Internasional dan Nasional)*, Pusat Studi Hukum Militer, 2015, cetakan ke-2, h. 117.

menghadapi bahaya. Pelaksanaan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) tersebut wajib berdasarkan pada Annex 12 Konvensi Chicago 1944.³⁷

8. Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara³⁸

Penyelidikan kecelakaan pesawat udara diatur dalam pasal 26 Konvensi Chicago 1944. Menurut pasal ini, negara yang bersangkutan berkewajiban menyelenggarakan penyelidikan terhadap sebab-sebab jika terjadi kecelakaan pesawat di wilayah negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Sepanjang hukum nasional mengizinkan, prosedur dan tata cara investigasi kecelakaan pesawat udara mengacu kepada rekomendasi yang diberikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Negara tempat pesawat udara didaftarkan (negara pendaftar) diberi kesempatan untuk mengirim perwakilan resmi untuk menyaksikan proses investigasi kecelakaan pesawat. Hal ini diperlukan karena sebagian besar dokumen mengenai pesawat udara yang bersangkutan ada di negara tempat pesawat udara didaftarkan. Sebagai implementasi ketentuan pasal tersebut telah dikeluarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 tentang *Aircraft accident Investigation* sebagai panduan bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk melakukan penyelidikan kecelakaan pesawat udara. Tujuan dari investigasi kecelakaan pesawat udara adalah untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat udara dengan sebab yang sama.

9. Dokumen Penerbangan

Setiap penerbangan internasional harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh hukum internasional, dalam hal ini Konvensi Chicago 1944. Menurut pasal 29 Konvensi Chicago 1944 setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus disertai dengan dokumen penerbangan yaitu:³⁹ a) Sertifikat pendaftaran kebangsaan (*certificate of registration*) pesawat udara; b) Sertifikat kelaikan udara (*certificate of airworthiness*); c) Sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) semua awak pesawat udara; d) Buku perjalanan penerbangan (*log book*); e) Bila pesawat udara tersebut dilengkapi dengan peralatan radio, harus dilengkapi dengan sertifikat stasiun radionya; f) Bila pesawat udara mengangkut penumpang harus dilengkapi dengan daftar penumpang (*passenger's manifest*), baik nama dan tempat keberangkatannya; g) Bila pesawat udara mengangkut kargo harus dilengkapi dengan daftar barang (*cargo manifest*) beserta perinciannya; h) Deklarasi umum (*general declaration*).

10. Sertifikasi Pesawat Udara dan Awak Pesawat Udara⁴⁰

Semua pesawat udara yang digunakan dalam melakukan penerbangan internasional harus memiliki sertifikat kelaikan udara (*certificate of airworthiness*), sertifikat kelaikan udara harus dikeluarkan oleh negara tempat pesawat didaftarkan. Sertifikat kelaikan udara tersebut dapat diakui sah oleh negara tempat pesawat udara melakukan pendaratan (*over flown state*), apabila persyaratan untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara tersebut minimal sama atau lebih tinggi dibandingkan dengan persyaratan yang direkomendasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Setiap sertifikat kelaikan udara (*certificate of airworthiness*) maupun sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) yang dikeluarkan

³⁷ K. Martono, *Op. Cit*, h. 30.

³⁸ K. Martono, *Op. Cit*, h. 30-32

³⁹ Riadi Pransisko Hutauruk, *Op. Cit*, h. 57-58

⁴⁰ K. Martono, *Op. Cit*, h. 33-36

secara sah oleh negara tempat pesawat tersebut didaftarkan harus diakui kesahannya oleh negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional lainnya. Pengakuan ini dapat diberikan apabila persyaratan untuk memperoleh sertifikat kecakapan tersebut sekurang-kurangnya sama atau diatas persyaratan minimal yang direkomendasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Tidak ada sertifikat kelaikan udara atau sertifikat kecakapan awak pesawat udara yang ditandatangani (*endorsed*) yang secara otomatis dapat berlaku untuk penerbangan internasional kecuali telah memperoleh persetujuan dari negara tempat pesawat udara tersebut melakukan penerbangan.

International Air Transport Association (IATA) ⁴¹ merupakan organisasi perusahaan penerbangan internasional yang dibentuk pada April 1945 di Havana, Kuba, yang terdiri dari maskapai-maskapai penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal. Organisasi ini didirikan untuk menangani masalah yang muncul sebagai akibat dari pesatnya perkembangan penerbangan sipil setelah berakhirnya perang dunia II. Tujuan berdirinya organisasi ini tercantum di dalam peraturan yang disebut *article of association*, antara lain sebagai berikut: 1) Mempromosikan tentang keselamatan penerbangan dan penumpang, ketepatan waktu pelayanan atau perjalanan penerbangan; 2) Menyediakan sarana untuk bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan penerbangan yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam jasa pengangkutan udara internasional; 3) Bekerjasama dengan ICAO dan organisasi internasional lainnya.

Adapun fungsi IATA yang dapat dibagi menjadi tiga yaitu: a) Fungsi untuk perusahaan penerbangan (*airlines*), organisasi IATA mengumpulkan pengalaman dan informasi dari perusahaan penerbangan yang sudah lebih maju dan membagikan pengalaman dan informasi itu kepada perusahaan penerbangan lain yang masih baru; b) Fungsi untuk pemerintah dan negara, IATA menyiapkan cara untuk menyelaraskan harga dan tarif internasional, membantu menciptakan harga yang ekonomis untuk angkutan pos, dan memberikan keyakinan bahwa perdagangan, keamanan serta kenyamanan merupakan suatu pelayanan jasa yang sangat penting dan diutamakan; c) Fungsi untuk masyarakat, untuk memberikan kepastian akan adanya suatu standar operasional, memastikan praktek-praktek bisnis yang adil oleh perusahaan penerbangan dan agen-agenya, memastikan bahwa harga tiket yang ditetapkan terjangkau oleh masyarakat. Sebagai suatu organisasi, IATA ialah pelopor, yang bersifat terbuka, non politik dan demokratis, keanggotaannya terbuka bagi setiap perusahaan yang sudah mendapatkan izin dari pemerintahnya yang telah menjadi anggota ICAO.

3.2 Bentuk Tanggung Jawab Negara Terhadap Penembakan Pesawat Komersial

Peristiwa kecelakaan pesawat udara yang disebabkan karena tembakan menimpa sebuah pesawat udara komersial milik Ukraina dengan nomor penerbangan PS752. Peristiwa penembakan terjadi pada hari Rabu, 8 Januari 2020, pesawat komersial milik *Ukraine International Airlines* (UIA) bernomor penerbangan PS752 merupakan penerbangan internasional terjadwal yang ditembak oleh pihak militer Iran menggunakan rudal ketika melintasi kawasan sensitif di sekitar markas Garda Revolusi Iran. Pesawat dengan jenis boeing 737-800 jatuh sesaat setelah lepas landas dari Bandara Internasional Imam Khomeini di Taهران, Iran menuju Bandara Boryspil di Kyev, Ukraina. Pesawat tersebut jatuh di

⁴¹ F X. Widadi A, dan Suwarno, *Tata Operasi Darat*, Gramedia, Jakarta, 2001, h. 7-8.

wilayah Parand, pinggiran kota Taheran.⁴² Pesawat itu membawa 167 penumpang dan 9 awak pesawat, termasuk 15 anak-anak. Pesawat PS752 lepas landas pada pukul 06.12 waktu setempat dan diperkirakan mendarat di Kyevev pada pukul 08.00 waktu Ukraina, tetapi tidak lama setelah lepas landas tepatnya pada pukul 06.22 waktu setempat pesawat tersebut terjatuh. Menurut data ketinggian terakhir adalah 2.416 meter (7.926 kaki) di atas permukaan laut dengan kecepatan udara sekitar 260 knot (480km/h). Kecelakaan itu terjadi hanya 4 (empat) jam setelah Iran meluncurkan serangan rudal balasan terhadap pangkalan udara Amerika Serikat di Iran atas pembunuhan Mayor Jendral Qasem Soleimani yang tewas dalam serangan drone tak berawak MQ-9 Reaper pada 3 Januari 2020 di bandara Baghdad, Iran,⁴³ tidak lama setelah jatuhnya pesawat, para responden darurat tiba dengan 22 ambulans, 4 ambulans bus dan sebuah helicopter, tetapi kebakaran hebat menghalangi upaya penyelamatan. Menurut juru bicara organisasi udara Iran penumpang dan awak pesawat yang tewas dalam kecelakaan tersebut berasal dari 7 negara yaitu: 82 warga negara Iran, 63 warga negara Kanada, 11 warga negara Ukraina, 10 warga negara Swedia, 4 warga negara Afghanistan, 3 warga negara Jerman, dan 3 warga negara Inggris. Tetapi kementerian luar negeri Jerman menyangkal bahwa ada warga negara Jerman yang naik pesawat tersebut. Tiga penumpang yang terdaftar sebagai warga negara Jerman tersebut merupakan warga negara Afghanistan yang tinggal di Jerman sebagai pencari suaka.⁴⁴

Pada hari Kamis, 09 Januari 2020, Iran membantah tuduhan yang menyebautkan bahwa penembakan pesawat Ukraina tersebut terjadi karena ditembak rudal Iran. Pada 11 Januari 2020, 3 (tiga) hari setelah pernyataan tersebut, Otoritas Iran akhirnya mengaku bersalah mengenai jatuhnya pesawat Ukraina di Iran. Angkatan Bersenjata Iran mengaku tak sengaja menembak jatuh pesawat penumpang milik Ukraina dikarenakan kesalahan manusia (*human error*). Penembakan itu dilakukan saat pesawat penumpang tersebut terbang dilokasi militer sensitif yang saat itu Iran sedang dalam siaga tinggi terhadap serangan balasan dari Amerika Serikat⁴⁵. Garda Revolusi Iran menyatakan mereka telah menembak jatuh pesawat tersebut karena mengira itu sebagai rudal jelajah. Investigasi oleh badan intelejen barat kemudian mengungkapkan bahwa pesawat Ukraina tersebut telah ditembak jatuh oleh rudal darat ke udara Tor-M1 yang juga dikenal sebagai SA-15 yang merupakan rudal buatan Rusia. Rudal SA-15 mampu menembak jatuh jet tempur maupun peluru-peluru kendali. Sistem tersebut bisa melacak target sejauh 15,5 mil atau 25 km dan dapat mencegah target yang terbang hingga ketinggian 32.800 kaki atau 10 km. SA-15 juga didesain bisa melacak hingga 48 target sekaligus dan dapat menembak dua rudal sekaligus di waktu yang hampir bersamaan.⁴⁶ Menurut Konvensi Chicago 1944, Iran berhak

⁴² BBC Indonesia, *Penembakan Pesawat Ukraina, Media Iran: Malu dan Taktermaafkan*, diakses dari <https://www.bbc.com/Indonesia/dunia-51081065>, diakses pada 22 Mei 2022, pukul 19.18 WIT.

⁴³ Michael Safi, *Iran Plane Crash: Ukraine Boeing With more than 160 on board comes down near Tehran*, 8 January 2020, diakses dari <https://www.theguardian.com/world/2020/jan/28/iran-plane-crash-ukraine-boeing-180-tehran>, diakses pada 22 Mei 2022 pukul 20.56

⁴⁴ Artemis Moshtaghain dkk, *Pesawat Boeing Ukraina jatuh di Iran setelah lepas landas, menewaskan 176 orang di dalamnya*, 08 Januari 2020 diakses dari <https://www.cnn.com/2020/01/07/middleeast/plane-crash-iran-intl-hnk/index.html>, diakses pada 23 Mei 2022 pukul 02.19 WIT

⁴⁵ Yuliaka Ramadhani, *Iran Menyatakan "Tidak Sengaja" Menembak Jatuh Pesawat Ukraina*, 11 Januari 2020 diakses dari <https://tirto.id/iran-menyatakan-tidak-sengaja-menembak-jatuh-pesawat-ukraina-erZA> diakses pada 25 Mei 2022 pukul 01.43 WIT.

⁴⁶ Zacharias Wuragil, *Iran Tembak Jatuh Pesawat Ukraina, Apa itu Rudal Tor-M1?*, 15 Januari 2020, diakses dari <https://tekno.tempo.co/read/1295588/iran-tembak-jatuh-pesawat-ukraina-apa-itu-rudal-tor-m-1> diakses pada 25 Mei 2022 pukul 23.10 WIT.

memimpin jalannya penyelidikan dari tertembaknya pesawat Ukraina PS752, dan biasanya Dewan Keselamatan Transportasi Nasional AS (*National Transportation Safety Board/ NTSB*) punya peranan dalam penyelidikan internasional yang melibatkan pesawat buatan Boeing. Namun badan tersebut harus bertindak atas seizin hukum negara yang memimpin jalannya penyelidikan. Otoritas penerbangan Iran telah menemukan dua kotak hitam pesawat Ukraina PS752 yang jatuh di dekat Teheran pada Rabu, 8 Januari 2020 tersebut. Kendati demikian, pihak otoritas Iran memastikan tidak akan menyerahkan kotak hitam tersebut kepada Amerika Serikat selaku produsen dari Boeing 737 yang jatuh tersebut.⁴⁷

Pada Sabtu 11 Januari 2020, kotak hitam pesawat Ukraine International Airlines diputuskan akan dikirim ke Prancis. Pengajuan Prancis untuk mengunduh data dari kotak hitam pesawat Ukraina PS752 tersebut langsung disetujui oleh Kanada, Ukraina, Swedia, Afganistan, dan Inggris. Analisis kotak hitam dari pesawat Ukraina yang ditembak jatuh membuktikan bahwa pesawat penumpang itu dihantam oleh dua rudal dengan selisih waktu 25 detik. Para penumpang diperkirakan masih selamat untuk beberapa waktu atas dampak dari ledakan pertama.⁴⁸ Dilansir dari *Associated Press* pada Jum'at 17 Januari 2020 pemerintah dari lima negara yang warganya menjadi korban pesawat *Ukraine International Airlines* yang jatuh akibat tertembak rudal Iran tak lama setelah lepas landas dari Bandara Imam Khomeini, Teheran pada 8 Januari 2020 menuntut Iran melakukan investigasi secara terbuka dan tidak memihak serta menggandeng pihak-pihak yang berkompeten dalam penyelidikan jatuhnya pesawat, serta memberi ganti rugi dan santunan kepada keluarga korban, permintaan ini disampaikan dalam pertemuan di London, Inggris.⁴⁹

Berdasarkan hukum internasional, negara bertanggung jawab atas setiap pelanggaran kewajiban internasional, baik tindakan atau kelalaian yang melahirkan pelanggaran terhadap kewajiban internasional, baik yang lahir dari suatu perjanjian internasional atau dari sumber hukum internasional lainnya.⁵⁰ Sampai saat ini walaupun belum ada ketentuan yang mapan, tanggung jawab negara tetap merupakan suatu prinsip fundamental dalam hukum internasional. Bentuk peranggungan jawaban negara dalam ketentuan hukum internasional digunakan untuk menggambarkan kewajiban negara melakukan ganti rugi berupa reparasi atau kompensasi terhadap pelanggaran kewajiban internasional.⁵¹

Suatu negara dapat dimintai pertanggungjawaban jika aktivitas-aktivitasnya merugikan negara lain. Jika karakteristik untuk adanya tanggung jawab negara telah dipenuhi maka, negara dapat dimintai pertanggungjawaban. Berikut merupakan macam-macam tanggung jawab negara:⁵² a) Tanggung jawab terhadap perbuatan hukum (*delictual*

⁴⁷ BBC News, *Ada Bukti Rudal Iran Menembak Jatuh Pesawat Ukraina, Kata PM Kanada Justin Trudeau*, 10 Januari 2020, diakses dari <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-51057381>, di akses pada 26 Mei 2022 pukul 23.08 WIT.

⁴⁸ CNN, *Data Kotak Hitam Pesawat Ukraina Akan Diunduh di Prancis*, 11 Januari 2020, diakses dari <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200111190738-120-464502/data-kotak-hitam-pesawat-ukraina-akan-diunduh-di-prancis>, diakses pada 27 Mei 2022 pukul 01.39 WIT.

⁴⁹ CNN, *Lima Negara Tuntut Ganti Rugi Korban Pesawat Ukraina ke Iran*, 17 Januari 2020, di akses dari <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200117152906-134-466317/lima-negara-tuntut-ganti-rugi-korban-pesawat-ukraina-ke-iran>, diakses pada 27 Mei 2022 pukul 10.27 WIT.

⁵⁰ Dedi Supriadi, *Hukum Internasional Dari Konsepsi Sampai Aplikasi*, Pustaka Setia, Bandung, 2013, hal. 159.

⁵¹ Huala Adolf, *Aspek-aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Radja Grafindo, Bandung, 1990, hal 174.

⁵² Billy Diego Arli Papilaya dkk, *Tanggung Jawab Negara Terhadap Pelanggaran Hak Asasi Manusia Di Belarusia Ditinjau Dari Hukum Internasional*, *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol 1, No 6, 2021, hal. 534-535.

liability); b) Tanggung jawab atas pelanggaran perjanjian (*contractual liability*); c) Tanggung jawab atas konsesi; d) Tanggung jawab atas eksproprias; e) Tanggung jawab negara atas utang negara; f) Tanggung jawab atas kejahatan internasional.

Saat ini yang menarik perhatian adalah bagaimana aspek hukum internasional mengenai tanggung jawab negara terhadap penembakan pesawat komersial dalam situasi sengketa bersenjata (*armed conflict*). Mengingat telah terjadi penembakan terhadap pesawat komersial Ukraina PS752 oleh pihak militer Iran. Penembakan pesawat Ukraina PS752 tersebut diketahui terjadi di wilayah Iran dimana wilayah tersebut merupakan kawasan sensitif tempat terjadinya sengketa bersenjata antara Iran dan Amerika Serikat.

Insiden penembakan yang terjadi terhadap pesawat Ukraina PS752 di wilayah negara Iran berdasarkan kronologis kasus di atas terjadi karena tidak di tutupnya rute penerbangan disekitar lokasi sengketa bersenjata (*armed conflict*) antara Iran dan Amerika Serikat. Penutupan rute penerbangan atau yang lebih dikenal dengan zona larangan terbang tersebut diatur dalam pasal 9 Konvensi Chicago 1944 . Penjelasan mengenai area terlarang tersebut kepada negara-negara yang berkontrak, selanjutnya setiap perubahan harus segera dikomunikasikan kepada negara, serta segera mungkin diberitahukan kepada negara-negara lain dan kepada organisasi penerbangan sipil internasional).

Penentuan zona larangan terbang harus dilakukan secepat mungkin agar terhindar dari kecelakaan atau sesuatu yang tidak diinginkan, hal tersebut dilakukan demi melindungi keselamatan dan keamanan para penumpang pesawat komersial, tetapi pada kasus ini Iran yang wilayah udaranya sedang dalam situasi konflik bersenjata dengan Amerika Serikat tidak menetapkan zona larangan terbang. Iran seharusnya menetapkan zona larangan terbang karena ada konflik di wilayah udaranya. Penetapan zona larangan terbang juga harus mencakup lokasi wilayah yang luas dengan batas-batas yang wajar sehingga tidak menimbulkan gangguan terhadap penerbangan udara, dan penetapan zona larangan terbang ini harus disampaikan sesegera mungkin kepada negara-negara lain dan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, namun hal ini tidak dilakukan oleh Iran, sehingga dapat dikatakan bahwa Iran telah melanggar ketentuan hukum internasional khususnya hukum udara.⁵³

Keselamatan dan keamanan lebih penting dalam dunia penerbangan, seharusnya Iran dapat menahan diri untuk tidak menembak jatuh pesawat yang terbang di kawasan sensitif. Seperti yang diatur pada pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 ketentuan ini merupakan perkembangan dari pengaturan Konvensi Chicago 1944 yang dimaksudkan untuk mengisi kekosongan dalam Konvensi Chicago 1944. Kekosongan dimaksud adalah ketidak jelasan konvensi dalam melindungi pesawat udara sipil yang karena suatu hal melanggar wilayah udara suatu negara dan tindakakan kekerasan menggunakan senjata, yang sering berakibat fatal bagi jiwa penumpang dan awak pesawatnya. Pada pasal ini dijelaskan bahwa seharusnya negara dapat menahan diri untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat sipil.

Iran harusnya mematuhi ketentuan dari pasal 3 bis (a), khususnya Korps Garda Refolusi Iran sebagai pihak yang menembak jatuh pesawat Ukraina PS752 yang menewaskan 167 penumpang dan 9 awak. Namun hal tersebut tidak dilakukan karena

⁵³ Irma Halima Hanafi, Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran, *Jurnal Sasi* Vol 1, No 2, 2021, h. 102-103.

Garda Revolusi Iran mengklaim bahwa penembakan *Ukraine International Airlines* (UIA) dengan nomor penerbangan PS752 terbang dengan kecepatan dan ketinggian yang sama dengan pesawat jelajah yang akan melakukan serangan mendekati kawasan sensitif Garda Revolusi Iran. Selama penyelidikan ICAO, ditentukan bahwa jalur penerbangan yang dilalui oleh pesawat Ukraina PS752 sesuai dengan yang diizinkan oleh ATC (*Air Traffic Controller*/Pemandu lalu lintas udara). Rute tersebut merupakan rute perjalanan yang aman dan tepat untuk dilalui. Karena tujuan ATC yaitu mencegah tabrakan antar pesawat, mereka memberi informasi dan saran untuk keselamatan dan efisiensi pesawat dalam penerbangan. Hal ini penting untuk diketahui dan dilaksanakan oleh pihak ATC yang bertugas untuk melakukan mengendalikan wilayah udara agar pesawat dapat terbang dengan aman ke tempat tujuan.⁵⁴

Teori kepemilikan ruang udara (*The Air Sovereignty Theory*) ketentuan yang berkaitan dengan kedaulatan negara kolong terhadap pengangkut komersial yang melintasi wilayah ruang udaranya terdiri dari:⁵⁵ a) Negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap satu ketinggian tertentu di ruang udara; b) Negara kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai bagi navigasi pesawat-pesawat udara asing, dan; c) Negara kolong berdaulat penuh tanpa batas. Berdasarkan teori di atas, dapat disimpulkan bahwa negara memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udaranya, sehingga setiap pengangkut komersial yang melintasi wilayah udaranya dapat menjamin keselamatan dan keamanan penerbangannya. Oleh karena itu, Iran sebagai negara kolong bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah udaranya.⁵⁶

Pada prinsipnya, keamanan negara kolong hanya dapat diketahui oleh negara kolong itu sendiri. Berbagai jenis konflik, terutama konflik militer yang dihadapi oleh Iran, harusnya di informasikan kepada ICAO secara akurat dan rinci sehingga ICAO dapat memprediksi apa yang perlu dilakukan untuk memastikan keselamatan dan keamanan dalam penerbangan komersial. Dalam hal ini, Iran sebagai negara kolong tidak menginfokan kepada ICAO tentang situasi konflik di wilayah udara negaranya. Karena tidak dilaporkan hal tersebut, maka ICAO tidak menginfokan mengenai daerah terlarang yang tidak boleh dilintasi oleh pesawat komersial.⁵⁷ Iran sebagai negara kolong serta pihak yang menembak merupakan pihak yang harus bertanggung jawab atas penembakan pesawat komersial Ukraina PS752 yang menewaskan 176 orang penumpang beserta awak pesawat. Untuk keselamatan publik, terutama pada penerbangan komersial, zona larangan terbang dapat ditetapkan ketika jalur penerbangan tidak aman atau tidak sesuai untuk dilalui pesawat komersial sehingga tidak akan mempengaruhi keselamatan penerbangan komersial.

Pertanggung jawaban negara Iran terhadap penembakan pesawat Ukraina PS752 yang menimbulkan korban jiwa dari negara-negara yang berbeda tersebut yaitu permintaan maaf, reparasi, melakukan investigasi terhadap kecelakaan tersebut secara adil, dan membayar ganti rugi atas nyawa yang hilang dalam bentuk kompensasi terhadap keluarga korban. Investigasi yang dilakukan terhadap kecelakaan pesawat Ukraina tersebut juga

⁵⁴ *Ibid*, h. 104

⁵⁵ Fathin Abdullah, *Op. Cit*, h. 78.

⁵⁶ Baiq Setiani, Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing, *Jurnal Konstitusi*, Vol. 14, No.3, 2017, h. 495.

⁵⁷ *Ibid*, h. 496

harus berdasarkan pada Annex 13 Konvensi Chicago 1944 yang membahas mengenai kecelakaan pesawat dan investigasinya. Pada Annex tersebut dijelaskan mengenai negara-negara yang berwenang melakukan penyelidikan, pengaturan selama proses penyelidikan, sampai dengan pembuatan dan penyerahan laporan akhir (*final report*) penyelidikan kecelakaan pesawat. Pada kasus ini Kanada, Ukraina, Swedia, Afganistan, serta Inggris dapat berpartisipasi dalam penyelidikan sebab ada warga negara mereka yang menjadi korban dalam kecelakaan ini.

Apabila terjadi suatu kecelakaan pesawat yang melibatkan lebih dari satu negara, Annex 13 menjelaskan bahwa negara pihak (*contracting state*) diberi sebutan yang berbeda sesuai dengan perannya masing-masing yaitu:⁵⁸ a) Negara tempat terjadinya kecelakaan (*state of occurrence*) yaitu negara yang pada wilayahnya terjadi kecelakaan atau insiden pada pesawat; b) Negara registrasi (*state of registry*) yaitu negara tempat pesawat terdaftar sesuai dengan pasal 17 Konvensi Chicago 1944; c) Negara operator (*state of operator*) yaitu negara dimana operator pesawat berkedudukan secara tetap atau negara di mana tempat utama pengoperasian pesawat itu berada; d) Negara desain (*state of design*) yaitu negara yang memiliki yuridiksi atau otoritas yang bertanggung jawab atas desain pesawat; e) Negara manufaktur (*state of manufacture*) yaitu negara yang bertanggung jawab atas perakitan pesawat.

Berdasarkan profil Pesawat Ukraina PS752 dapat diketahui negara-negara mana saja yang memiliki hak untuk terlibat dalam proses penyelidikan dan investigasi sesuai dengan aturan yang tercantum dalam Annex 13. Kategori negara pertama sebagai *state of occurrence* atau negara tempat terjadinya kecelakaan pesawat sehingga dalam hal ini Iran menjadi salah satu negara yang memiliki hak untuk terlibat dalam proses penyelidikan dan investigasi jatuhnya pesawat Ukraina PS752 mengingat pesawat tersebut jatuh di kawasan kedaulatan Iran tepatnya di wilayah Parand, pinggiran kota Taheran, sebagai negara tempat kejadian Iran memiliki kewajiban untuk menyimpan setiap bukti kecelakaan. Negara kedua yang terlibat ialah negara dengan kategori *state of registry* adalah Ukraina dikarenakan pesawat tersebut didaftarkan di Ukraina dan dioperasikan oleh Ukraina sesuai dengan profil pesawat yang tertera sebagai negara registrasi dengan kode UR-PSR, kode UR merupakan kode pesawat registrasi milik negara Ukraina. Selanjutnya negara kategori *state of design* dan *state of manufacture* ialah Amerika Serikat seperti yang diketahui bahwa jenis pesawat yang digunakan *Ukraine International Airlines* (UIA) penerbangan PS752 adalah Boeing 737-8KV atau Boeing 737-800 yang dirancang dan diproduksi di Amerika Serikat, dan *state of operator* adalah Ukraina sebagai tempat beroperasinya maskapai penerbangan *Ukraine International Airlines* (UIA).

Iran memastikan akan memberikan kompensasi kepada keluarga korban yang tewas dalam insiden penembakan pesawat Ukraina. Kompensasi tersebut diperkirakan mencapai US\$ 150.000 (Rp 2 miliar). Pihak maskapai *Ukraine International Airlines* (UIA) sendiri telah menyatakan akan memberikan kompensasi yang masing-masing keluarga korban yaitu sebesar US\$ 8.350 (Rp 114 juta). Iran juga akan memberikan kompensasi terhadap kerusakan kargo senilai US\$ 24 juta (Rp 328 miliar), selain itu Iran juga mempertimbangkan untuk membayar sekitar US\$ 70 juta (Rp 958 miliar) untuk pesawat Ukraina Boeing 737-800

⁵⁸ Shelma Karami dkk, Kewenangan Negara Terhadap Penyelidikan Kecelakaan Penerbangan Sipil Internasional Di Laut Lepas Menurut Hukum Internasional, *Jurnal Serambi Hukum*, Vol. 8, No. 2, 2014, h. 176-177.

tersebut.⁵⁹ Pengacara Kanada mengajukan tuntutan terhadap Iran melalui pengadilan di Ontario, Kanada yaitu gugatan kelas (*class action*) atas nama para korban yang merupakan warga negara Kanda dalam kecelakaan pesawat Ukraina PS752 yang ditembak jatuh oleh Iran. Gugatan itu menuntut setidaknya US\$ 1,1 miliar (Rp 15 triliun) sebagai kompensasi. Gugatan tersebut disetujui pengadilan tinggi Ontario pada bulan November 2020. Juga mengajukan tuntutan terhadap pemerintah Iran serta sejumlah pejabat yang dianggap bertanggung jawab atas insiden salah tembak ini. Sebanyak sepuluh orang pejabat Iran mulai diadili terkait kasus salah tembak pesawat Ukraina PS752 yang terjadi pada Januari 2020 lalu yang dilansir dari *Associated Press* yang mengutip dari kantor berita dan media khusus pengadilan Iran pada Selasa, 6 April 2021 yang disampaikan langsung oleh mantan Oditur Militer Iran, Gholamabbas Torki, dalam acara serah terima jabatan kepada penggantinya, Nasser Seraj.

Dua tahun setelah penembakan pesawat Ukraina PS752 tersebut, pengadilan Kanada memutuskan untuk memberikan kompensasi US\$ 107 juta (Rp 1,2 triliun) kepada keluarga enam korban yang tewas saat pesawat tumpangan mereka ditembak oleh rudal milik Garda Revolusi Iran. Sejak gugatan ini dilayangkan pada November 2020, keluarga korban menegaskan bahwa mereka hanya ingin keadilan, bukan uang. Namun, Edward Balobaba selaku Hakim dari pengadilan tinggi Ontario menyatakan bahwa pengadilan hanya dapat memberikan kompensasi.⁶⁰

4. Penutup

Pengaturan hukum udara internasional yang berkaitan dengan kewajiban para pihak untuk mengatur keselamatan penerbangan komersial yang melintasi wilayah udaranya adalah harus sesuai dengan Konvensi Chicago 1944. Negara secara otomatis juga wajib menjaga keamanan dan keselamatan pesawat yang melintasi wilayah udaranya. Pengaturan tersebut dilakukan agar penerbangan yang melintasi wilayah udara negara lain tersebut dapat terjaga keamanan dan keselamatannya sesuai dengan prinsip ICAO yaitu *Safety first*. Terkait tanggung jawab negara dalam kasus penembakan yang terjadi pada pesawat komersial milik *Ukraine International Airlines* (UIA) terjadi karena Iran tidak menetapkan zona larangan terbang di wilayah udara negaranya. Negara Iran sebagai negara kolong dianggap mengetahui keadaan wilayah udaranya oleh karena itu Iran harus bertanggung jawab atas kejadian ini, dikarenakan negara Iran gagal dalam menjaga keamanan dan keselamatan pesawat sipil yang menyebabkan tertembaknya pesawat Ukraina PS752 maka Iran diharuskan untuk melakukan pertanggungjawaban penuh atas perbuatannya. Pertanggung jawaban yang harus dilakukan Iran yaitu permintaan maaf terhadap pihak yang menjadi korban, reparasi atas kerugian materil ataupun moral yang disebabkan oleh pihaknya.

⁵⁹ Chyntia Sami Bhayangkara, *Iran Berikan Kompensasi Rp 2 Triliun Untuk Korban Pesawat Ukraina*, 14 Januari 2020 diakses dari <https://www.suara.com/news/2020/01/14/152625/iran-berikan-kompensasi-rp-2-triliun-untuk-korban-pesawat-ukraina> diakses pada 10 juni 2022 pukul 15.26 WIT.

⁶⁰ CNN, *Keluarga Korban Pesawat Ditembak Rudal Iran Dapat Kompensasi Rp 1,2 T*, 5 Januari 2022, diakses dari <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220105073555-134-742658/keluarga-korban-pesawat-ditembak-rudal-iran-dapat-kompensasi-rp1,2-t>, diakses pada 18 Juni 2022 pukul 22.42 WIT.

Daftar Referensi

Jurnal

- Baiq Setiani, Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing, *Jurnal Konstitusi*, Vol. 14, No.3, 2017.
- Billy Diego Arli Papilaya dkk, Tanggung Jawab Negara Terhadap Pelanggaran Hak Asasi Manusia Di Belarusia Ditinjau Dari Hukum Internasional, *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol 1, No 6, 2021.
- Dadan Adi Kurniawan, Menelusuri Jejak Awal Penerbangan Di Indonesia (1913-1950'an), *Jurnal Ilmu Sejarah*, Vol. 10, No. 2, 2019.
- E. Saefullah, Penggunaan Ruang Udara Indonesia Bagi Penerbangan Berjadwal Ditinjau dari Segi Hukum Udara Internasional, *Indonesia Journal of Internasional Law*, Vol. 3, No. 2.
- E. Saefullah Wiradipradja, Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau Dari Segi Hukum Internasional Dan Nasional Indonesia, *Jurnal Hukum Internasional*, Vol. 6, No.4.
- Fitriah, Bentuk Dan Tanggung Jawab Atas Terjadinya Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia, *Jurnal Hukum*, Vol. 15, No. 3, 2017.
- Irma Halima Hanafi, Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran, *Jurnal Sasi* Vol 1, No 2, 2021.
- Marsitiningasih, Pengaruh Keberadaan Angkutan Berbasis On-line Terhadap Kesadaran Hukum Konsumen, *Jurnal Hukum*, Vol. 15, No. 3. 2017.
- Shelma Karami dkk, Kewenangan Negara Terhadap Penyelidikan Kecelakaan Penerbangan Sipil Internasional Di Laut Lepas Menurut Hukum Internasional, *Jurnal Serambi Hukum*, Vol. 8, No. 2, 2014.
- Winda Mora, *Persaingan Airbus dan Boeing di Industri Jasa Angkutan Udara Indonesia*, *Jurnal Perhubungan Udara*, Vol. 39, No. 4, 2013.

Buku

- Adhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani, *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*, Kencana, 2019.
- Akhmad Yasir Hardiman, *Mengenal Pesawat Terbang*, Talenta Pustaka Indonesia, 2009.
- Aminarno Budi Pradana, *Meteorologi Penerbangan dan Pengaruhnya Terhadap Operasi Pesawat Udara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Antonius Lisliyanto Moenardi, *Cocpit Indonesia: Mencermati Keamanan Dunia Penerbangan Sipil di Indonesia*, Garuda Mas Sejahtera, 2018.
- Anwar, A., Rehatta, V. J. B., Hattu, V. V., Peilouw, J. S., Riry, W. A., Tuhulele, P., ... & Hanafi, I. H. (2021). *Hukum Internasional*.
- Dedi Supriadi, *Hukum Internasional Dari Konsepsi Sampai Aplikasi*, Pustaka Setia, Bandung, 2013.

- Diederiks Verschoor, *Beberapa Persamaan Dan Perbedaan Antara Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, (terjemahan Bambang Iriana), Sinar Grafika, 1991.
- F X. Widadi A, dan Suwarno, *Tata Operasi Darat*, Gramedia, Jakarta, 2001.
- Huang J, *Aviation Safety and ICAO*, Kluwerd Law International, Netherlands, 2009.
- H. A. Wassenbergh, *Post-War International Civil Aviation Policy and The Law of The Air*, Springer, Berlin, 1957.
- Huala Adolf, *Aspek-aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Radja Grafindo, Bandung, 1990.
- Insan Fernaldi Lubis, Skripsi, *Tanggung Jawab Maskapai Malaysia Airlines Terhadap Jatuhnya Pesawat MH-17 di Wilayah Ukraina Menurut Hukum Internasional*, Bandung: UNPAD, 2015.
- J. Scott Hamilton and Sarah Nilsson, *Practical Aviation & Aerospace Law*, Aviation Supplied & Academics, Washington, 2015, 6th Edition.
- Lilo, *Seri Mengenal Alat-alat Transportasi*, Kyta, Yogyakarta, 2019.
- Ruwatissa Abeyratne, *Air Navigation Law*, Springer, Berlin, 2012.
- T. Bambang Widarto, *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar (Dalam Prespektif Hukum Internasional dan Nasional)*, Pusat Studi Hukum Militer, 2015

Skripsi/Tesis/Disertasi dan Lain-Lain

- Aristya Rahadian Krisabella, *Tragedi Ukraina, Ini Deretan Pesawat Yang Terjatuh Karena Rudal*, 13 januari 2020 diakses dari <https://www.cnbcindonesia.com/news/20200113145332-16-129599/tragedi-ukraina-ini-deretan-pesawat-yang-jatuh-karena-rudal>.
- Artemis Moshtaghain dkk, *Pesawat Boing Ukraina jatuh di Iran setelah lepas landas, menewaskan 176 orang di dalamnya*, 08 januari 2020 diakses dari <https://www.cnn.com/2020/01/07/middleeast/plane-crash-iran-intl-hnk/index.html>.
- BBC Indonesia, *Penembakan Pesawat Ukraina, Media Iran: Malu dan Taktermaafkan*, diakses dari <https://www.bbc.com/Indonesia/dunia-51081065>.
- BBC News, *Ada Bukti Rudal Iran Menembak Jatuh Pesawat Ukraina, Kata PM Kanada Justin Trudeau*, 10 Januari 2020.
- Chyntia Sami Bhayangkara, *Iran Berikan Kompensasi Rp 2 Triliun Untuk Korban Pesawat Ukraina*, 14 Januari 2020 diakses dari <https://www.suara.com/news/2020/01/14/152625/iran-berikan-kompensasi-rp-2-triliun-untuk-korban-pesawat-ukraina>.
- CNN Indonesia, *Investigasi Awal Ungkap Pesawat Ukraina Dihantam 2 Rudal Iran*, diakses dari, <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200121153644-120-467356/investigasi-awal-ungkap-pesawat-ukraina-dihantam-2-rudal-iran>.
- CNN, *Data Kotak Hitam Pesawat Ukraina Akan Diunduh di Prancis*, 11 Januari 2020, diakses dari <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200111190738-120-464502/data-kotak-hitam-pesawat-ukraina-akan-diunduh-di-prancis>.

- CNN, *Lima Negara Tuntut Ganti Rugi Korban Pesawat Ukraina ke Iran*, 17 Januari 2020, di akses dari <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200117152906-134-466317/lima-negara-tuntut-ganti-rugi-korban-pesawat-ukraina-ke-iran>.
- CNN, *Keluarga Korban Pesawat Ditembak Rudal Iran Dapat Kompensasi Rp 1,2 T*, 5 Januari 2022, diakses dari <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220105073555-134-742658/keluarga-korban-pesawat-ditembak-rudal-iran-dapat-kompensasi-rp1,2-t>.
- <https://www.planespotters.net/airframe/boeing-737-800-ur-psr-ukraine-international-airlines/385qjr>.
- Michael Safi, *Iran Plane Crash: Ukraine Boing With more than 160 on board comes down near Tehran*, 8 January 2020, diakses dari <https://www.theguardian.com/world/2020/jan/28/iran-plane-crash-ukraine-boing-180-tehran>.
- Republika.CO.ID, *Analisis Kotak Hitam: Pesawat Ukraina Ditembak Dua Kali*, 24 Agustus 2020, diakses dari <https://www.republika.co.id/berita/qfjp61370/analisis-kotak-hitam-pesawat-ukraina-ditembak-dua-kali>.
- Riadi Pransisko Hutauruk, , *Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Negara Malaysia Terhadap Penumpang Pesawat Mh370 Ditinjau Dari Hukum Internasional*, (Skripsi: Universitas Sumatera Utara, Medan, 2014).
- TEMPO.CO, *Korban Tewas Ukraine Internasional Airlines dari Tujuh Negara*, 9 januari 2020 diakses dari <https://dunia.tempo.co/read/1293174/korban-tewas-ukraine-internasional-airlines-dari-tujuh-negara>.
- Tumanggor Sugito, *Tesis: Pertanggungjawaban Negara Terhadap Kecelakaan Pesawat Komersial Sipil Menurut Hukum Internasional (Studi Kasus Malaysia Airlines MH370)*, Tesis: UIR, Riau. 2018.
- Riadi Pransisko Hutauruk, Skripsi, *Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Negara Malaysia Terhadap Penumpang Pesawat Mh370 Ditinjau Dari Hukum Internasional*, (Medan: Universitas Sumatera Utara, 2014).
- Yuliaka Ramadhani, *Iran Menyatakan "Tidak Sengaja" Menembak Jatuh Pesawat Ukraina*, 11 Januari 2020 diakses dari <https://tirto.id/iran-menyatakan-tidak-sengaja-menembak-jatuh-pesawat-ukraina-erZA>.
- Zacharias Wuragil, *Iran Tembak Jatuh Pesawat Ukraina, Apa itu Rudal Tor-M1?*, 15 Januari 2020, diakses dari <https://tekno.tempo.co/read/1295588/iran-tembak-jatuh-pesawat-ukraina-apa-itu-rudal-tor-m-1>.