

# PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PESAWAT UDARA KOMERSIL YANG MELINTASI WILAYAH KONFLIK BERSENJATA DARI PENEMBAKAN<sup>1</sup>

Oleh :

Syaiful Ihsan Lahiking<sup>2</sup>

Devy K.G. Sondakh<sup>3</sup>

Thor Bangsaradja Sinaga<sup>4</sup>

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hukum internasional mengenai pesawat udara komersil dan untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum terhadap pesawat udara komersil yang melintasi wilayah konflik bersenjata dari penembakan. Dengan menggunakan metode penelitian normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Pengaturan terhadap pesawat udara komersil terbentuk setelah di tandatanganinya Konvensi Paris pada 13 oktober 1919 yang mengatur persoalan kedaulatan ruang udara dan navigasi udara kemudian pada tahun 1944 dibentuk lagi konvensi yang dikenal dengan *Convention On International Civil Aviation 1944* yang mempertegas kembali aturan dalam Konvensi Paris 1919 dimana konvensi ini membahas diantaranya perihal prinsip-prinsip dasar berkaitan dengan kedaulatan, wilayah udara klasifikasi mengenai pesawat udara negara dan pesawat udara sipil serta beberapa hal lain berkaitan dengan kepentingan penerbangan sipil. 2. Bentuk perlindungan terhadap pesawat udara komersil yang melintasi wilayah konflik bersenjata telah ada dalam Konvensi Chicago 1944 khususnya pasal 9 dan pasal 3 bis yang mana pasal 9 berisi aturan tentang penetapan zona larangan terbang bagi setiap pesawat udara untuk melintasi wilayah suatu negara demi keamanan dan keselamatan penerbangan, serta pasal 3 bis yang secara khusus berisi aturan yang melarang negara untuk menggunakan kekuatan bersenjata terhadap pesawat udara sipil yang melintasi wilayah suatu negara, dan apabila suatu negara harus melakukan intersepsi terhadap pesawat udara komersil maka negara boleh mengambil tindakan dengan mengejar pesawat tersebut dan memaksa untuk mendarat di bandar udara terdekat dan bukan mengambil tindakan penembakan.

Kata Kunci : *pesawat udara komersil, wilayah konflik bersenjata*

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Wilayah kedaulatan suatu negara meliputi ruang udara yang ada di atas wilayah negara tersebut. Wilayah udara merupakan salah satu wilayah paling strategis yang dimiliki suatu negara, karena wilayah udara merupakan penghubung tercepat antara satu negara dengan negara lain melalui lalu lintas angkutan udara sehingga setiap negara harus memiliki kedaulatan penuh atas ruang udaranya, hal ini sejalan dengan dalil yang berbunyi "*Cujus est solum, ejus est usque ad coelum*" yang berarti barang siapa yang memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-gala yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah<sup>5</sup>

Pemanfaatan ruang udara sudah ada sejak zaman dahulu, bahkan jauh sebelum perang dunia kedua terjadi dimana pada awalnya angkutan udara yang kala itu berbentuk balon udara digunakan sebagai pengintai militer oleh tentara Prancis di Maubeuge sekitar tahun 1974. Kemudian penerbangan dengan pesawat modern pertama oleh Wilbur dan Orville Wright (Wright bersaudara) pada tahun 1903 menjadi salah satu titik awal perkembangan pesawat udara yang lebih ringan dari udara.<sup>6</sup> Masalah penentuan status hukum ruang udara di atas wilayah daratan maupun perairan negara berdaulat yang biasa digunakan untuk melakukan penerbangan mulai dibahas pada Konferensi Paris 1910 yang mana latar belakang diadakannya konferensi tersebut adalah fakta bahwa banyaknya penerbangan yang berlangsung di eropa kala itu tidak memperhatikan status kedaulatan negara yang dilintasi pesawat udara karena pada waktu itu belum ada pengaturannya terlebih lagi di tahun-tahun tersebut perkembangan pesawat udara sangat pesat.<sup>7</sup>

Perkembangan angkutan udara yang masif kala itu mendorong di bentuknya Konvensi Paris 1919 (*Paris Convention*) sebagai acuan mengenai batas kedaulatan udara suatu negara yang kemudian di pertegas kembali dalam Konvensi Chicago 1944 (*Chicago Convention*). Di era perang dunia ke II, setiap negara menyaksikan banyaknya serangan udara yang mengakibatkan tidak sedikitnya kerugian dialami oleh setiap

<sup>5</sup> Huala Adolf. 2015. *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum internasional*, Bandung: CV Keni Media, hlm 136

<sup>6</sup> Saefullah Wiradipradja, 2021. *Pegantar Hukum Ruang Udara Dan Ruang Angkasa*, Bandung: Pt Alumni, hlm 14

<sup>7</sup> H. K. Martono dan Amad Sudiro, 2012. *Hukum Udara Nasional Dan Internasional publik*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 11

<sup>1</sup> Artikel Skripsi

<sup>2</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 19071101274

<sup>3</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

<sup>4</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

negara seperti penyerangan Hiroshima dan Nagasaki tahun 1945.

Kejadian-kejadian tersebut menyebabkan setiap negara menyadari betapa pentingnya peranan ruang udara. Namun demikian, setelah era perang dunia ke II sampai saat ini persoalan ruang udara masih menjadi permasalahan rumit yang dimiliki setiap negara khususnya persoalan izin melintasi wilayah udara negara lain. Ruang udara setiap negara sepenuhnya tertutup untuk setiap pesawat udara asing yang ingin melintasinya baik pesawat komersil maupun non komersil, hanya dengan izin sepenuhnya dari negara kolong baik melalui perjanjian bilateral maupun multilateral yang bisa memberikan hak bagi pesawat udara asing untuk melintasi wilayah udara suatu negara.<sup>8</sup> Namun demikian izin yang tidak jelas, informasi yang terlambat datang seringkali menimbulkan permasalahan yang tentunya merugikan negara kolong ataupun negara asal angkutan udara tersebut.

Meskipun Konvensi Chicago telah menyebutkan secara jelas kebebasan-kebebasan yang dimiliki oleh angkutan udara terjadwal seperti hak istimewa untuk melintasi wilayahnya tanpa mendarat, hak istimewa untuk mendarat bukan untuk tujuan lalu lintas, hak istimewa untuk menurunkan penumpang, surat dan kargo yang dibawa ke dalam wilayah negara yang kewarganegaraannya dimiliki oleh pesawat tersebut, dan hak istimewa untuk membawa penumpang, surat dan kargo yang ditujukan ke wilayah lain maupun negara anggota dan hak istimewa untuk menurunkan penumpang, surat dan kargo yang berasal dari wilayah semacam itu.<sup>9</sup>

Namun permasalahan tidak hilang begitu saja, bahkan permasalahan yang terjadi di ruang udara sangat berbahaya bagi negara dan juga penumpang angkutan udara seperti kasus penembakan-penembakan angkutan udara yang dilakukan secara sengaja maupun tidak sengaja yang mengakibatkan banyaknya korban khususnya warga sipil sebagai penumpang. Penembakan-penembakan angkutan udara tersebut biasanya terjadi di atas wilayah konflik dimana penembakan tersebut terjadi akibat kesalahan informasi negara kolong yang mengira angkutan udara komersil tersebut sebagai pesawat militer yang mengancam. Sekalipun berdasarkan teori kepemilikan ruang udara menyatakan bahwa ruang udara tidaklah bebas, sehingga negara yang

berdaulat memiliki hak atas ruang udara yang ada di atas wilayah negaranya. Teori ini mengelompokkan ruang udara di atas wilayah suatu negara menjadi tiga yaitu pertama negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap satu ketinggian tertentu di atas ruang udaranya, kedua negara kolong berdaulat penuh tetapi dibatasi oleh hak lintas damai bagi pesawat-pesawat udara asing, dan ketiga, negara kolong berdaulat penuh tanpa batas.<sup>10</sup>

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 juga menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas ruang udaranya, dari pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan atas kedaulatan penuh terhadap ruang udara di atas wilayahnya adalah : pertama, setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udaranya dan kedua, tidak satupun kegiatan atau usaha di atas ruang udara nasionalnya dilakukan tanpa mendapat izin terlebih dahulu atau sebagaimana yang telah diatur dalam perjanjian udara antar negara lain baik secara bilateral maupun multilateral. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udaranya, sehingga setiap pengangkut komersil yang melintas wilayah udaranya dapat terjamin keselamatan dan keamanan penerbangan yang dilakukan.<sup>11</sup> Namun nyatanya sekalipun telah mendapatkan izin terlebih dahulu belum bisa memastikan suatu angkutan udara aman melintasi wilayah suatu negara khususnya wilayah yang sedang berkonflik.

Setelah izin diberikan kepada pesawat udara komersil seharusnya maskapai tersebut memiliki hak untuk dapat melintasi suatu wilayah udara negara lain dengan cara damai dan harus dilindungi tanpa ada ancaman atau serangan yang kemudian menyebabkan pesawat tersebut tertembak. Walaupun pesawat tersebut belum memiliki izin untuk melintasi wilayah udara negara lain, setiap negara tidak boleh melancarkan serangan terhadap pesawat sipil tersebut secara langsung. Hal ini sejalan dengan penjelasan dalam pasal 3 bis Konvensi Chicago yang menyebutkan secara jelas bahwa negara mempunyai kewajiban untuk menahan diri agar tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangan dan bahwa dalam hal intersepsi,

---

<sup>8</sup> Baiq Setiani, *State Sovereignty Over The Airspace Concept And Enforcement Efforts Of Sovereignty Violations By Foreign Aircraft*, Jurnal Konstitusi, Vol.12 No 1 (September 2017) hlm. 494

<sup>9</sup> *Article I International Airtransport Agreement 1944*

---

<sup>10</sup> Dewa Gede Sudika Mangku, I Ketut Radiasta, *Tanggung Jawab Negara terhadap Penembakan Pesawat MH17 berdasarkan Hukum Internasional*, Padecta, Vol 14 No 1 (Juni 2019) hlm 31

<sup>11</sup> *Ibid*

nyawa penumpang dan keselamatan pesawat udara tidak boleh terancam.<sup>12</sup>

Tanggal 17 Juli 2014, maskapai *Malaysian Airlines* penerbangan 17 yang kemudian dikenal dengan pesawat MH 17 melakukan perjalanan dengan rute Amsterdam, Belanda menuju Kuala Lumpur, Malaysia. Dalam perjalanannya pesawat tersebut melewati rute yang mengharuskannya melintasi wilayah Ukraina dan Rusia. Pada pukul 18.10 waktu setempat seharusnya pesawat MH 17 sudah melewati wilayah Rusia, namun hingga lewat waktu yang ditentukan pesawat tersebut tak kunjung melewati wilayah udara Rusia. Anton Gerashenko, penasihat dalam negeri Ukraina menyatakan bahwa pesawat tersebut telah ditembak jatuh oleh rudal bertipe Buk di atas wilayah udara Ukraina di ketinggian sekitar 30.000 kaki tepatnya di kota Donetsk. Dari kasus penembakan itu menewaskan setidaknya 283 orang penumpang yang terdiri atas 280 orang dan 3 balita.<sup>13</sup>

Berdasarkan kasus jatuhnya pesawat MH 17 yang ditembak secara langsung menggunakan rudal bertipe Buk di wilayah Ukraina sangat jelas telah melanggar ketentuan-ketentuan hukum udara yang diatur baik dalam hukum nasional maupun internasional, hal ini disebabkan rute yang diambil merupakan rute yang umum dan sudah disetujui sebelumnya. Apalagi mengingat penerbangan yang dilakukan oleh pesawat udara Malaysia tersebut membawa penumpang berupa warga sipil dari 17 negara di dunia, sehingga dengan demikian penembakan terhadap pesawat MH 17 telah melanggar hukum internasional dan dapat dikategorikan sebagai kejahatan perang<sup>14</sup> sebagaimana diatur dalam pasal 8 ayat 2 huruf b Statuta Roma 1998 yang menyebutkan mengenai larangan melancarkan serangan terhadap objek sipil atau kelompok sipil yang tidak terlibat dalam perang yaitu secara sengaja melancarkan serangan terhadap sekelompok penduduk sipil atau terhadap setiap orang sipil yang tidak ikut serta secara langsung dalam pertikaian dan secara sengaja melakukan serangan terhadap objek-objek sipil yaitu objek yang bukan merupakan sasaran militer.

Kejadian tersebut merupakan satu dari banyaknya kejadian penembakan pesawat yang dilakukan secara sengaja maupun tidak sengaja akibat pembatasan ruang udara yang dimiliki masing-masing negara, bahkan beberapa waktu lalu salah satu pesawat komersil milik Ukraina yaitu *Ukraine International Airlines* juga ditembak oleh militer Iran menggunakan rudal ketika melewati zona sensitif disekitar markas Garda Revolusi Iran sesaat setelah lepas landas dari Bandara Internasional Imam Khomeini, Teheran pada 8 Januari 2020 yang menyebabkan 176 orang tewas dan alasan penembakan tersebut adalah *human error*.<sup>15</sup>

Kejadian-kejadian tersebut membuktikan kasus penembakan pesawat komersil secara sengaja maupun tidak sengaja tetap menjadi persoalan hukum utama dari tahun ke tahun terlebih lagi akhir-akhir ini banyak negara sedang dalam keadaan berkonflik ini menyebabkan keamanan ruang udara semakin tidak terjamin dan hal ini bertentangan dengan semangat keselamatan penerbangan yang tercantum dalam Konvensi Chicago 1944 pasal 44 huruf a "*Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world*" yang menjelaskan semangat keselamatan penerbangan yang menjamin pertumbuhan yang tertib serta aman terhadap penerbangan sipil di seluruh Dunia.

## **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana pengaturan hukum internasional mengenai pesawat udara komersil?
2. Bagaimana bentuk perlindungan hukum terhadap pesawat udara komersil yang melintasi wilayah konflik bersenjata dari penembakan ?

## **C. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif, yaitu sebuah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara mengkaji atau meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka.

## **PEMBAHASAN**

### **A. Pengaturan Hukum Internasional Mengenai Pesawat Udara Komersil**

Usaha dalam membentuk pengaturan terhadap pesawat udara secara internasional telah dilakukan sebelum tahun 1910, pada waktu itu balon-balon udara Jerman secara berulang kali

<sup>12</sup> Par Rory Stephen Brown, *Shooting Down Civilian Aircraft: Illegal, Immoral And Just Plane Stupid*, Revue Quebecoise de droit international, 20. 1 (2007). hlm 62

<sup>13</sup> Arief Rachman Hakim. *Penyelesaian Sengketa Kasus Penembakan Pesawat MH 17 Ditinjau Dari Hukum Internasional*, Novum: Jurnal Hukum, Vol. 3 No. 4 (2016). hlm 2

<sup>14</sup> Irwandatullah Manuhutu, *Analisis Kasus Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines MH 17*, Jurnal Education and development Institut Pendidikan Tapanuli Selatan, Vol. 7 No. 4 (November 2019) hlm 62

<sup>15</sup> Nabila Indriana Hasibuan, Retno Kusniati, *Tanggung jawab Iran Terhadap Penembakan pesawat Sipil Ukraina Ditinjau Dari Hukum Udara internasional*, UtI Posiditis: Journal of International Law, Vol. 1, No 3 (November 2020) hlm 315

melakukan penerbangan diatas wilayah Prancis. Pemerintah Prancis berpendapat bahwa untuk alasan keamanan kedua negara hendaknya mencapai suatu kesepakatan untuk menyelesaikan persoalan tersebut. Akhirnya pada tahun 1910 diselenggarakanlah Konferensi Paris yang kemudian dihadiri oleh masing-masing perwakilan dari sembilan belas negara. Konferensi tersebut membahas masalah mengenai kedaulatan udara negara atas ruang udara diatas wilayahnya.<sup>16</sup> Konferensi yang dilakukan di Paris pada tahun 1910 dianggap gagal karena tidak berhasil mencapai suatu kesepakatan yang bulat berkaitan dengan pelaksanaan penyelesaian masalah mengenai pengaturan ruang udara diatas wilayahnya.<sup>17</sup> Secara teknis dan operasional, Konferensi Paris 1910 telah mencapai keberhasilan untuk mengatur persyaratan mengenai pesawat udara untuk penerbangan internasional yang meliputi kebangsaan pesawat udara, pendaftaran pesawat udara dan sertifikat kelaikan udara, sertifikat kecakapan awak pesawat udara, peraturan penerbangan internasional serta berbagai ketentuan-ketentuan mengenai pesawat udara yang digunakan untuk keperluan pemerintah.<sup>18</sup>

Terjadinya Perang Dunia ke II menyebabkan perlu adanya landasan baru bagi penerbangan sipil internasional yang menjauhkan segala hal dari persetujuan-persetujuan yang murni regional serta membangun suatu organisasi yang bersifat universal untuk menghadapi persoalan penerbangan, maka dari itu diadakan Konferensi di Chicago pada tahun 1944.

Salah satu dokumen perjanjian Konferensi Chicago 1944 yang kemudian menjadi landasan utama sampai saat ini perihal penerbangan sipil secara internasional adalah *Convention on International Civil Aviation*. Pada awal Konvensi Chicago ditandatangani, tujuan utama konferensi internasional tentang penerbangan sipil internasional sangat jelas terlihat bahwa pengembangan penerbangan sipil dimasa depan dapat kemudian digunakan untuk memperkuat jalinan persahabatan, menjaga perdamaian, serta membangun pemahaman yang saling menguntungkan dalam aturan internasional berkaitan dengan penerbangan udara. Konvensi Chicago 1944 yang dibentuk sebagai pedoman

kepada negara-negara anggota ICAO dalam pengembangan peraturan nasional yang terkait dengan pelaksanaan penerbangan sipil internasional. Konvensi yang disahkan pada 7 Desember 1944 dan kemudian mulai berlaku pada 4 April 1947 itu diataranya mengatur hal-hal berkaitan dengan pesawat udara komersil khususnya persoalan penerbangan lintas negara antara lain:

Bagian pertama bab 1 berisi prinsip-prinsip umum yang dipegang dalam aspek penerbangan, hal ini menjadi landasan umum bagi semua pelaku penerbangan. Pasal 1 yang berbunyi *the contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory* berisi penjelasan bahwa semua negara terutama yang tergabung dalam konvensi ini memiliki kedaulatan yang bersifat penuh dan eksklusif akan wilayah udara diatas wilayah negaranya, kedaulatan yang bersifat eksklusif memungkinkan negara untuk mengatur dan mengelola wilayah udaranya sendiri.<sup>19</sup>

Konvensi Chicago juga mengatur perihal ruang udara milik suatu negara yang sedang dalam keadaan darurat dan dianggap membahayakan keselamatan penerbangan, Pasal 9 berisi penjelasan tentang daerah terlarang atau zona larangan terbang bagi pesawat udara komersil yang secara garis besar menyebutkan bahwa setiap negara peserta dapat membuat larangan untuk melintasi wilayah ruang udaranya untuk alasan keamanan sipil atau keperluan militer. Larangan melintasi wilayah tersebut harus berlaku secara sama terhadap semua pihak tanpa membedakan pesawat udara asing maupun lokal, dan area terlarang tersebut harus dibuat sedemikian rupa agar tidak mengganggu navigasi udara, penjelasan mengenai area larangan tersebut harus di beritahukan kepada Organisasi Penerbangan Internasional dan negara-negara peserta lainnya, Negara peserta dapat menetapkan zona larangan terbang untuk melewati sebagian atau seluruh wilayah ruang udaranya untuk alasan keselamatan tanpa membedakan nasionalitas pesawat udara serta pesawat udara yang tidak mematuhi larangan melintasi sebagaimana dijelaskan dalam bagian a dan b dapat dimintai untuk segera mendarat oleh negara peserta yang bersangkutan.

Konvensi Chicago 1944 tidak berhasil menyetujui pertukaran secara multilateral

<sup>16</sup> Saefullah Wiradipradja, 2021, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Bandung : P.T. Alumni, hlm 35

<sup>17</sup> H.K Martono dan Amad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional* Publik, Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, hlm 17

<sup>18</sup> Adi Kusumaningrum, 2018, *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional* Malang : UB Press, hlm 20

<sup>19</sup> Arland Yoga, *Peran International Civil Aviation Organization dalam Penanganan Kasus Penembakan Penerbangan Sipil Internasional Studi Kasus: Penembakan Pesawat Malaysia Airlines*, *Jornal of International Relations*, Vol. 4 No. 2 (2018) hlm 245

mengenai hak-hak penerbangan dan untuk mengurangi tingkat kegagalan tersebut, Konferensi Chicago menyepakati adanya persetujuan penerbangan lintas yang tercantum dalam *International Air Transport Agreement*.<sup>20</sup> Pasal 1 ayat 1 menyebutkan hak-hak kebebasan terbang yaitu :

- a. Hak istimewa untuk terbang melintasi wilayah tanpa mendarat.
- b. Hak istimewa untuk mendarat bukan untuk tujuan lalu lintas.
- c. Hak istimewa untuk menurunkan penumpang, surat dan kargo yang diambil di wilayah negara yang kewarganegaraannya dimiliki oleh pesawat.
- d. Hak istimewa untuk mengangkut penumpang, surat dan kargo yang ditujukan ke wilayah negara lain.
- e. Hak istimewa untuk mengangkut penumpang, surat dan kargo yang di tujukan ke wilayah negara lain dan hak istimewa untuk menurunkan penumpang, surat dan kargo yang berasal dari wilayah tersebut.

Pasal 1 ayat 5 *International Airtransport Agreement* juga menjelaskan tentang kewajiban setiap negara untuk tunduk pada ketentuan dalam perjanjian antara lain :

- a. Menetapkan rute yang akan dilalui di dalam wilayahnya oleh setiap layanan udara internasional dan bandar udara yang dapat digunakan oleh layanan tersebut.
- b. Mengenakan atau mengizinkan untuk memberlakukan biaya yang adil dan wajar atas penggunaan bandar udara dan fasilitas lainnya, biaya ini tidak boleh lebih tinggi daripada yang dibayarkan untuk penggunaan bandar udara dan fasilitas tersebut oleh pesawat nasionalnya yang terlibat dalam layanan udara internasional yang serupa.

Pengaturan dalam Konvensi Chicago 1944 telah menunjukkan adanya penjelasan secara rinci mengenai pelaksanaan navigasi udara khususnya terhadap pesawat udara sipil, namun dalam pelaksanaannya masih terdapat kekurangan terutama pada hal yang berkaitan dengan keamanan pesawat udara dari berbagai tindak kejahatan sehingga perlu adanya aturan lain yang mengatur secara khusus hal tersebut. Konvensi lain yang juga mengatur hal yang berkaitan dengan penerbangan sipil antara lain :

- a. Konvensi Tokyo 1963 atau (*Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*) atau Konvensi tentang tindak pidana dan tindakan-tindakan tertentu lainnya yang dilakukan dalam pesawat udara adalah

Konvensi yang membahas tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara yang mana tujuan utama dari konvensi ini adalah untuk menetapkan negara yang mempunyai yurisdiksi, mengisi kekosongan hukum, melindungi kapten penerbang beserta awak pesawatnya, melindungi penumpang dan menjamin kelancaran, ketertiban, keteraturan dan disiplin didalam pesawat udara,

- b. Konvensi Den Haag 1970 adalah penyempurnaan dari konvensi sebelumnya yaitu Konvensi Tokyo 1963 konvensi ini bertujuan untuk mengatasi masalah yang timbul akibat tindak pidana yang terjadi dalam pesawat udara (*Hijacking*).
- c. Konvensi Montreal 1971 yang mengatur pemberantasan tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil yang mana konvensi ini berlaku terhadap orang yang dengan sengaja melakukan tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang yang berada didalam pesawat udara yang sedang terbang bila tindakan melawan hukum tersebut sepertinya membahayakan keselamatan pesawat udara atau dapat menghancurkan pesawat udara dalam pelayanan atau sepertinya mengancam keselamatan pesawat udara yang sedang terbang.

## **B. Bentuk perlindungan Hukum terhadap pesawat udara komersil yang melintasi wilayah konflik bersenjata dari penembakan**

Kedaulatan atas wilayah udara lahir sebagai efek dari sebuah wilayah dibawahnya baik berupa daratan maupun lautan. Wilayah udara suatu negara dianggap mutlak dan berbanding lurus dengan wilayah yang ada dibawahnya. Kedaulatan atas wilayah udara yang tercantum dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944 bersifat absolut dan eksklusif, sifat absolut mengandung makna bahwa memasuki wilayah udara suatu negara haruslah mendapat izin dari negara kolong sedangkan sifat eksklusif mengandung arti bahwa segala penerbangan yang memasuki wilayah udara negara lain harus tunduk pada ketentuan peraturan negara kolong dibawahnya.<sup>21</sup>

Sifat kedaulatan yang sepenuhnya utuh dari suatu negara diruang udara nasionalnya berbeda dengan sifat kedaulatan negara di wilayah laut misalnya, karena sifatnya yang demikian maka disetiap ruang udara nasional tidak dikenal dengan adanya hal lintas demi pihak asing seperti

<sup>20</sup> H.K Martono dan Amad Sudiro, *Ibid* hlm 60

<sup>21</sup> Andy riadhy Arafah, Ardyta Pramudya Wardani, DKK, 2022, *Pengantar Hukum Udara: Perkembangan dan Isu-Isu Terpilih*, Surabaya: Airlangga University Press, hlm 3

yang terdapat dalam hak kedaulatan dilaut teritorial suatu negara. Sifat ruang udara nasional yang tertutup dapat di ingat udara sebagai media gerak yang sangat rawan ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan. Hal inilah yang kemudian mendorong setiap negara menggunakan standar penjagaan ruang udara wilayahnya dengan ketat dan kaku, pelanggaran wilayah udara nasional seringkali ditindak dengan menggunakan kekerasan bersenjata, dari satu sisi tindakan tersebut kemudian dapat dibenarkan karena negara memiliki kemampuan secara utuh untuk melakukan tindakan tersebut berkaitan dengan kasus-kasus pelanggaran udara. Tetapi dalam perkembangan selanjutnya mengalami kemajuan khususnya dalam menghadapi pelanggaran wilayah udaranya dari pesawat sipil asing. Atas dasar asas dan norma hukum yang menuju pada pembatasan tindakan suatu negara, akhirnya secara tegas dinyatakan bahwa asas pertimbangan kemanusiaan yang mendasar sebagai suatu asas yang melandasi tindakan negara kolong dalam menghadapi setiap pelanggaran udara yang terjadi diwilayahnya terutama oleh pesawat sipil asing.

Kemampuan suatu negara dalam mengendalikan aktivitas dalam batas kedaulatannya memberikan akses terhadap suatu negara untuk mengeluarkan suatu tindakan dalam pengawasan wilayah salah satunya wilayah udara, pada penerapannya apabila salah dalam mengambil keputusan dapat mengakibatkan kecelakaan atau kerugian, dalam hal kedaulatan udara pesawat udara yang memasuki suatu wilayah negara lain tanpa izin atau tidak sengaja memasuki zona konflik seringkali mendapat tindakan berlebihan yang mengakibatkan kerusakan dan mengancam keselamatan pesawat udara itu sendiri. Negara yang memiliki otoritas dalam mengambil keputusan di wilayah kedaulatannya seringkali mengambil tindakan sewenang-wenang salah satunya adalah dengan menembak jatuh pesawat udara tersebut dengan alasan keamanan wilayahnya.

Penembakan terhadap pesawat udara komersil yang tidak sengaja atau telah mendapat izin memasuki wilayah konflik sering terjadi dan dalam pengaturannya perlindungan terhadap pesawat udara komersil telah diatur dalam aturan-aturan berkaitan dengan pesawat udara, perlindungan tersebut yaitu:

1. Penetapan Zona Larangan Terbang (*no flight zone*)

Perlindungan terhadap pesawat udara komersil salah satunya adalah dengan menetapkan suatu zona larangan terbang, terutama diarea yang dianggap membahayakan keselamatan penerbangan,

istilah Zona Larangan Terbang digunakan untuk menggambarkan wilayah fisik suatu negara yang dipatroli dengan menggunakan kekuatan udara dari negara atau koalisi berdaulat lainnya. Tujuan pertama zona larangan terbang adalah untuk mencegah musuh menggunakan wilayah udara yang ditentukan, untuk mencapai tujuan ini semua pesawat udara yang ingin memasuki zona tersebut harus terlebih dahulu meminta izin dari pihak yang berwenang. Jika pesawat atau helikopter musuh memasuki zona larangan terbang tanpa izin ini dan tidak segera pergi setelah diminta, mereka akan di kejar oleh pesawat militer. Tujuan kedua dari zona larangan terbang adalah untuk memantau posisi dan pergerakan musuh di darat di dalam zona tersebut atau diluar zona tersebut, ini disebut sebagai zona larangan terbang.<sup>22</sup>

Tindakan suatu negara dengan cara menindaki suatu pesawat asing yang masuk ke wilayah udaranya tanpa izin sesuai dengan hukum nasional yang ada dengan tidak melanggar hukum internasional dan perjanjian bilateral yang telah disepakati bersama merupakan suatu bentuk sikap negara dalam melindungi dan mempertahankan kedaulatan negaranya, namun apabila suatu pesawat udara yang melintasi wilayah udara negara lain memang telah memperoleh izin melintas seharusnya pesawat tersebut mendapat perlindungan dan keselamatan yang utuh saat melakukan penerbangan diatas wilayah udara negara tersebut.

Penerapan zona larangan terbang semata-mata dilakukan guna menghindari terjadinya kejadian-kejadian yang dapat mengancam keselamatan penerbangan serta untuk melindungi pesawat juga penumpang didalamnya. Tidak diterapkannya zona larangan terbang diatas wilayah udara suatu negara yang sedang terjadi konflik merupakan tindakan yang kurang tepat dan memicu terjadinya tindakan melanggar hukum. Penembakan pesawat Ukraina diwilayah Iran pada tahun 2020 merupakan salah satu kasus yang terjadi akibat tidak diterapkannya zona larangan terbang, padahal pada saat itu Iran sedang dalam keadaan berkonflik sehingga keamanan ruang udara negara tersebut tidak dapat terjamin.

Penembakan pesawat Komersil milik Ukraina yang dilakukan oleh pemerintah Iran merupakan salah satu bentuk pelanggaran

---

<sup>22</sup> Alexander Benard, *Lessons from Iraq and Bosnia on the Theory and Practice of No-fly Zones*, Journal of Strategic Studies, Vol. 27 No. 3 (September 2004) hlm 455

terhadap hukum internasional yakni Konvensi Chicago, serta penembakan tersebut memberi pelajaran bahwa dalam situasi sedang berkonflik atau terjadinya perang, negara yang terlibat dalam konflik bersenjata atau perang seharusnya menetapkan zona larangan terbang di wilayah udaranya dan memberikan informasi kepada dunia internasional tentang negaranya yang berada dalam kondisi perang atau konflik bersenjata, sehingga tidak menimbulkan kejadian salah tembak terhadap penerbangan khususnya penerbangan sipil.<sup>23</sup>

Ketika pesawat udara khususnya pesawat udara komersil sadar tersasar di area zona larangan terbang, maka ia harus segera memberi tanda bahaya dan mendarat di bandar udara yang terdekat diluar zona larangan tersebut. Sedangkan apabila pesawat udara komersil tersebut tidak menyadari keberadaannya yang telah memasuki zona larangan terbang maka pesawat tersebut akan di *intercept* oleh pesawat udara militer.<sup>24</sup> Pesawat udara negara (*State Aircraft*) yang mengejar pesawat komersil tidak boleh menggunakan kekerasan, apalagi melakukan tindakan dengan menembak pesawat udara komersil yang kesasar di zona larangan terbang, karena penembakan terhadap pesawat udara komersil tersebut bertentangan dengan hukum internasional, tidak sesuai dengan ajaran hukum *Doctrine* bela diri serta tidak sesuai dengan semangat yang tersirat dalam Konvensi Chicago 1944.<sup>25</sup>

Dengan adanya penerapan zona larangan terbang khususnya di wilayah-wilayah yang dianggap berbahaya dan dapat mengancam keselamatan penerbangan sipil membuat suatu pesawat udara komersil dapat terhindar dari keadaan-keadaan yang menimbulkan bahaya seperti penembakan baik secara sengaja maupun tidak sengaja oleh negara yang dilintasi oleh pesawat tersebut.

## 2. Perlindungan berdasarkan pasal 3 bis Konvensi Chicago

Bentuk perlindungan lainnya yang dapat melindungi pesawat udara saat melewati

wilayah konflik bersenjata adalah dengan melarang setiap negara khususnya negara-negara yang sedang berkonflik untuk menembak jatuh sebuah pesawat sipil sebelum adanya identifikasi lebih lanjut berkaitan dengan keamanan pesawat tersebut. Setelah perjalanan panjang Konvensi Chicago 1944 dalam mengatur persoalan lalu lintas udara terkhususnya terhadap pesawat udara sipil, dunia internasional merasa perlu adanya aturan baru yang kemudian dapat mengisi kekosongan hukum didalam tubuh Konvensi Chicago yaitu ketidakjelasan akan perlindungan terhadap pesawat udara disamping perlindungan terhadap penumpang pesawat yang jelas diatur dalam konvensi tersebut. Banyaknya kasus melanggar Hukum dan Hak Asasi Manusia terlebih lagi terjadinya kasus penembakan pesawat udara sipil milik Korea yaitu *Korean Airlines* 007 pada tahun 1983 yang menewaskan seluruh penumpang berjumlah 269 orang dan merupakan korban terbanyak atas insiden penembakan pesawat pada waktu itu sehingga menimbulkan reaksi internasional atas penggunaan kekuatan militer terhadap pesawat sipil menjadi landasan kuat perlu adanya aturan baru yang dapat melindungi pesawat sipil ketika sedang dalam penerbangan.<sup>26</sup> Sebelumnya dalam Konvensi Chicago yang secara tidak langsung memberikan perlindungan terhadap pesawat udara hanya terbatas pada penerapan pasal 9 Konvensi Chicago tentang zona larangan terbang yang memungkinkan resiko terjadinya kasus penembakan pesawat sipil dapat dihindari. Atas dasar kekosongan hukum tersebut maka dalam sidang ke dua puluh lima (luar biasa) di Montreal pada tanggal 10 mei 1984 ditambahkan pasal baru yang secara khusus mengatur tentang perlindungan terhadap pesawat udara sipil yang melewati wilayah udara negara lain.<sup>27</sup> Aturan yang tercantum dalam pasal yang baru itu adalah mengenai larangan negara untuk menembak pesawat udara sipil yang baik secara sengaja maupun tidak sengaja memasuki zona udara milik negara lain. Larangan menembak pesawat udara komersil yang melintasi wilayah negara lain sebelum adanya identifikasi secara resmi bahwa pesawat

<sup>23</sup> Domas Tomaula, Irma Halima Hanafi, dkk, *Hukum Udara Internasional Dalam Kasus Salah Tembak Pesawat Komersial Ukraina Akibat Penembakan Iran Ditinjau Dari Hukum Internasional Dan Konvensi Chicago*, PATTIMURA Law Study Review, Vol. 1 No. 2 (Desember 2023) hlm 190

<sup>24</sup> Hendini Dwi Utari, *Pemberlakuan Zona Larangan Terbang Di Suriah Menurut Ketentuan Hukum Internasional* (Skripsi) hlm 28

<sup>25</sup> H.K Martono dan Amad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional* Publik, Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, hlm 46

<sup>26</sup> Craig A. Morgan, *The Downing of Korean Air Lines Flight 007*, Yale Journal of International Law, Vol. 11 No. 231 (1985) hlm 231

<sup>27</sup> *Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal on 10 may 1984*

tersebut tidak mengancam keselamatan negara tersebut tercantum dalam pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 yang menyebutkan :

*The Contracting States recognize that every state must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of states set forth in the charter of the united nations.*

Dari ketentuan tersebut negara diwajibkan untuk menahan diri agar tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangannya, dan dalam hal melakukan prosedur pencegahan, negara memiliki kewajiban untuk tidak membahayakan jiwa manusia yang berada didalam pesawat udara, serta pesawat udara itu sendiri. Dengan adanya ketentuan ini tidak boleh diartikan sebagai merubah atau memodifikasi hak dan kewajiban sebagaimana ditetapkan dalam piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa. Oleh karena itu sebagai perwujudan kedaulatan, negara memiliki otoritas untuk meminta pesawat sipil yang melanggar wilayah udaranya untuk mendarat di bandar udara negara yang ditetapkan. Dalam menerapkan wewenangnya negara diminta untuk mengingat ketentuan pertama diatas saat menggunakan otoritasnya, selain itu negara diminta untuk mempublikasikan ketentuan-ketentuan yang ia buat untuk mengatur prosedur intersepsi terhadap pesawat udara sipil.

Larangan penggunaan kekuatan terhadap pesawat sipil terkait erat dengan hukum kebiasaan internasional dan hukum humaniter internasional untuk mencegah dampak dari pelanggaran hak asasi manusia yang berat seperti hilangnya nyawa, luka-luka atau kerugian kemanusiaan lainnya. Tidak menggunakan kekerasan terhadap pesawat sipil adalah untuk memastikan keselamatan penduduk sipil dari penderitaan yang tidak dapat dibenarkan dengan cara apapun, hal ini menjadi tanggung jawab negara untuk melindungi penerbangan sipil dari ancaman apapun atau penembakan yang tidak perlu. Larangan penggunaan kekuatan tidak boleh disamakan dengan penyangkalan kedaulatan namun bentuk-bentuk tindakan lain seperti penembakan jatuh pesawat sipil secara sengaja oleh pasukan militer dan bahkan tindakan yang bertentangan oleh individu atau kelompok pemberontak dapat

menjadi pendekatan yang sangat diperlukan untuk mengoperasionalkan larangan-larangan tersebut.<sup>28</sup>

Aturan hukum internasional saat ini, pasal 3 bis melarang penggunaan senjata terhadap pesawat sipil dan menjaganya agar tidak terjadi kesalahan yang kemudian mengakibatkan pengurangan yang cukup besar dalam penggunaan kekuatan terhadap pesawat sipil. Meskipun demikian apabila diperlukan bagi suatu negara untuk mengambil tindakan khusus untuk menghadapi ancaman terhadap keamanan nasional dan untuk melindungi kepentingan warganya, negara tersebut dapat menggunakan haknya untuk membela diri berdasarkan persyaratan dan otorisasi dari otoritas yang berwenang. Disisi lain secara eksklusif dalam situasi tertentu, negara tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindakan agresif yang dilakukan oleh aktor non negara namun, tetap saja kehati-hatian yang wajar harus dipastikan demi keselamatan penerbangan sipil karena setiap negara memiliki kewajiban untuk tidak dengan sengaja mengizinkan wilayahnya digunakan untuk tindakan yang bertentangan dengan hak-hak negara lain. Masyarakat internasional harus mematuhi pasal 3 bis Konvensi Chicago yang dengan jelas menyatakan bahwa pesawat sipil hanya dapat dipaksakan mendarat di bandara terdekat dan bukannya ditembak jatuh demi menjalankan kedaulatan negara.<sup>29</sup>

Tanpa mempertanyakan kewajaran tersebut, menembak jatuh sebuah pesawat sipil dalam penerbangan pada umumnya menyebabkan kematian sejumlah besar orang dan oleh karena itu, membutuhkan alasan faktual dan hukum yang paling kuat. Penggunaan kekerasan terhadap pesawat asing yang melakukan pelanggaran diatas ruang udara milik suatu negara merupakan tindakan yang sah dimata hukum internasional sepanjang dalam hal penggunaan kekerasan tersebut diterapkan dengan tindakan kehati-hatian, meskipun demikian sepanjang menyangkut masalah pesawat udara sipil, negara yang kedaulatan udaranya telah dilanggar tidak dapat menggunakan tindakan balasan tanpa batas. Tindakan yang akan diambil haruslah dipikirkan secara bijaksana dan tidak membahayakan nyawa penumpang yang ada didalam pesawat. Pilihan untuk putar balik atau mematuhi perintah untuk mendarat di bandara yang telah ditentukan oleh pesawat penyergap dan senantiasa berkomunikasi dengan otoritas bandara merupakan keputusan yang terbaik untuk mencegah dilakukannya kekerasan terhadap pesawat udara tersebut.

<sup>28</sup> Gaurav Lomes, 2020, *Legal Dimensions of Use of Force Against Civilian Aircraft*, Social Science Research., hlm 9

<sup>29</sup> *Ibid*

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. Pengaturan terhadap pesawat udara komersil terbentuk setelah di tanda tangannya Konvensi Paris pada 13 oktober 1919 yang mengatur persoalan kedaulatan ruang udara dan navigasi udara kemudian pada tahun 1944 dibentuk lagi konvensi yang dikenal dengan *Convention On International Civil Aviation 1944* yang mempertegas kembali aturan dalam Konvensi Paris 1919 dimana konvensi ini membahas diantaranya perihal prinsip-prinsip dasar berkaitan dengan kedaulatan, wilayah udara klasifikasi mengenai pesawat udara negara dan pesawat udara sipil serta beberapa hal lain berkaitan dengan kepentingan penerbangan sipil.
2. Bentuk perlindungan terhadap pesawat udara komersil yang melintasi wilayah konflik bersenjata telah ada dalam Konvensi Chicago 1944 khususnya pasal 9 dan pasal 3 bis yang mana pasal 9 berisi aturan tentang penetapan zona larangan terbang bagi setiap pesawat udara untuk melintasi wilayah suatu negara demi keamanan dan keselamatan penerbangan, serta pasal 3 bis yang secara khusus berisi aturan yang melarang negara untuk menggunakan kekuatan bersenjata terhadap pesawat udara sipil yang melintasi wilayah suatu negara, dan apabila suatu negara harus melakukan intersepsi terhadap pesawat udara komersil maka negara boleh mengambil tindakan dengan mengejar pesawat tersebut dan memaksa untuk mendarat di bandar udara terdekat dan bukan mengambil tindakan penembakan.

### B. Saran

1. meningkatkan kerjasama bilateral maupun multilateral berkaitan dengan lalu lintas udara antar negara serta adanya pengoptimalan terhadap Konvensi Chicago 1944 terutama berkaitan dengan persoalan status ruang udara negara serta pelaksanaan navigasi udara di wilayah wilayah rawan konflik.
2. Mempertegas kembali persoalan perlindungan terhadap pesawat udara yang melintasi wilayah negara lain khususnya wilayah yang termasuk kedalam zona larangan terbang atau zona konflik dimana pengaturan khusus yang membahas soal perlindungan terhadap pesawat tersebut masih minim. Serta perlu adanya regulasi lain yang mengatur secara tegas persoalan aktor non negara yang berperan dalam penembakan pesawat udara sipil.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Abeyratne Ruwantissa, 2010, *Aviation Security Law*, Germany: Springer Heidelberg Dordrecht
- Abeyratne Ruwantissa, 2012, *Air Navigation Law*, German : Springer Heidelberg Dordrecht
- Adolf Huala, 2015, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum internasional*, Bandung: CV Keni Media
- Ambarwati, Denny Ramdhany, Dkk, 2017, *Hukum Humaniter Internasional Dalam Studi Hubungan Internasional*, Jakarta: PT RAJA GRAFINDO PERSADA.
- Aminuddin, 2021, *Ensiklopedia Mini Penemuan Pesawat Udara* Bandung: Angkasa Bandung
- Arafah Adhy, Ardyta Pramudya Wardani, Dkk, 2022, *Pengantar Hukum Udara Dan Isu-Isu Terpilih*, Surabaya: Airlangga University Press
- Arsad Romli, 2020, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sumedang : ALQAPRINT JATINANGOR-Anggota Ikapi
- Christianti Diajeng Wulan, 2022, *Hukum Pidana Internasional*, Jakarta: Sinar Grafika
- Crawford Emily, Alison Pert, 2015, *International Humanitarian Law*, United Kingdom : Cambridge University Press
- D.E Agung, 2017, *kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta: PT Gramedia.
- Dewi Yustina Trihoni Nalesti, 2013. *Kejahatan Perang Dalam Hukum Internasional Dan Hukum Nasional*, Jakarta: PT RAJAGRAFINDO PERSADA
- Fitria Putri, 2016, *Kamus Geografi: Istilah Dan Penjabarannya*, Bandung: Nuansa Cendekia
- Hadjon Philipus M., 1987, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu,
- Huda Ni'Matul, 2014, *Ilmu Negara*, Jakarta: Pt Raja Grafindo Persada
- Ibrahim Jhony, 2006, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*, Malang : Bayumedia Publishing
- Kantaatmadja Mieke Komar, 1989, *Le mbaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Di Tinjau Dari Hukum Udara*, Bandung: Alumni,
- Kurniawati Euis Kania, Agus Samsul Nahar, 2019, *Mesin Terbang: Pesawat, Helikopter, Dan Balon Udara* Semarang: ALPRIN
- Kusumaningrum Adi, 2018, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Secara Internasional*, Malang : UB Press

- Marthalia Debby, Baren Sipayung, Dkk, 2022, *Perlindungan Terhadap HKI*, Batam: Yayasan Cendikia Mulia Mandiri
- Martono H.K., Amad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik*, Jakarta: Pt Raja Grafindo persada
- Marzuki Peter Mahmud, 2007, *Penelitian Hukum*, Jakarta : Kencana Prenada Group
- Risadi Gilang Ramadhan, 2013, *Memahami Pesawat Terbang*, Bekasi: Terang Mulia Abudi
- Shodiq A.F Diajeng, Imam Asmarudin, Dkk. 2023, *Pelanggaran Kedaulatan Ruang Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional*, Pekalongan : PT. Nasya Expanding Management
- Soekanto Soerjono, Sri Mamudji, 2014, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada
- Soekanto Soerjono, 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press.
- Wiradipradja Saefullah, 2021, *Pegantar Hukum Ruang Udara Dan Ruang Angkasa*, bandung: Pt Alumni
- Yumna W. Falisha, Sandu Nurmaya, 2019, *Pesawat Tercepat Dan Kendaraan lain Di Udara*, Solo: PT Tiga Serangkai Pustaka Mandiri
- Jurnal Dan Hasil Penelitian**
- Adwani, *Perlindungan Terhadap Orang-Orang Dalam Daerah Konflik Bersenjata Menurut Hukum Humaniter internasional*, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 12 No 1 (Januari 2012)
- Agnieszka Fortonska, *Legal Aspects Regarding Liability For Shooting Down An Aircraft*, Journal of KONBiN Vol.51 No 3 (2021)
- Amri Rahayu Suprayitno Putri, Enny narwati, *Keberlakuan Hukum Humaniter Internasional Dalam Konflik Bersenjata Suriah Pascaseragan Rudal Amerika Serikat*, Juris Diction, Vol.3 No.4 (Juli 2020)
- Alexander Benard, *Lessons from Iraq and Bosnia on the Theory and Practice of No-fly Zones*, Journal of Strategic Studies, Vol. 27 No. 3 (September 2004)
- Arief Rachman Hakim. *Penyelesaian Sengketa Kasus Penembakan Pesawat MH 17 Ditinjau Dari Hukum Internasional*, Novum: Jurnal Hukum, Vol. 3 No. 4 (2016).
- Baiq Setiani, *State Sovereignty Over The Airspace Concept And Enforcement Efforts Of Sovereignty Violations By Foreign Aircraft*, Fakultas Hukum Universitas Azzahra, Vol.12 No 1 (September 2017)
- Bambang Widiarto, *Pertanggungjawaban Hukum Dalam peristiwa Penembakan Pesawat Udara Sipil Ditinjau Dari Aspek Hukum Internasional*, Jurnal Yuridis Vol. 1 No. 2 (Desember 2014)
- Delfiyanti, *Aspek Hukum terkait Penerbangan Lintas Batas Berdasarkan Konvensi Chicago*, Unes Law Review, Vol. 6 No. 1 (September 2023)
- Dewa Gede Sudika Mangku, I Ketut Radiasta, *Tanggung Jawan Negara terhadap Penembakan Pesawat MH17 Berdasarkan Hukum Internasional*, Padecta, Vol. 14 No. 1 (Juni 2019)
- Diana Yusyanti, *Perlindungan Terhadap Anak Korban Dari Pelaku Tindak Pidana Kekerasan Seksuali*, Jurnal Pendidikan Hukum De Jure Vol. 20 No. 4 (2020)
- Gaurav Lomes, *Legal Dimensions of Use of Force Against Civilian Aircraft*, Social Science Research. 2020,
- Hasan Sidik, *Tanggung jawab Pengangkut Udara Atas Kelambatan*, Intermestic:Journal of International Studies, Vol. 1 No. 1 (November 2018)
- Hendini Dwi Utari, *Pemberlakuan Zona Larangan Terbang Di Suriah Menurut Ketentuan Hukum Internasional*, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara : Medan, 2014 (Skripsi)
- Irma Halima Hanafi, *Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina oleh Militer Iran*, Balobe Law Journal, Vol. 1 No. 2 (Oktober 2021)
- Irwandatullah Manuhutu, *Analisis Kasus Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines MH-17*, Jurnal Education And Development Institut Pendidikan Tapanuli Selatan, Vol. 7 No. 4 (November 2019)
- Levina Yustitianeingtyas, *Pengaturan Lintas Penerbangan Nasional Bagi Pesawat Udara Asing Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia*, Jurnal Komunikasi Hukum Universitas Pendidikan Ganesha, Vol. 5 No. 2 (Agustus 2019)
- Mateusz Osiecki, *Shooting Down Civil Aircraft In The Light Of Sovereignty In The Airspace*, Sociology Study Vol. 6 No. 6 (2016)
- Morgan A. Craig, *The Downing of Korean Air Lines Flight 007*, Yale Journal of International Law, Vol. 11 No. 231 (1985)
- Mulyadi, *Konflik Sosial ditinjau Dari Segi Struktur dan Fungsi*, Jurnal Humaniora, Vol. 14 No 3 (2002)

Mustamin, *Studi Konflik Sosial DI Desa Bugis Dan Paragina Kecamatan Sape Kabupaten Bima Tahun 2014*, jurnal ilmiah mandala education, Vol.2 No 2 (oktober2016)

Nabila Indriana Hasibuan, Retno Kusniati, *Tanggung jawab Iran Terhadap Penembakan pesawat Sipil Ukraina Ditinjau Dari Hukum Udara internasional*, Uti Posidetis: Journal of International Law, Vol. 1, No 3 (November2020)

Novikova V. Tatiana , Stepan O. Kuts, *Legal Consequences for The State Arising From The Use of Weapons Against Civil Aircraft: Review and Legal Framework Development*, RUDN Journal of Law, Vol 25 No. 4 (2021)

Par Rory Stephen Brown, *Shooting Down Civilian Aircraft:Illegal, Immoral And Just Plane Stupid*, Revue Quebecoise de droit international, 20. 1 (2007).

Sefriani, *Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia*, Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM, Vol, 22 No 4. (2015)

Silmiwati, *Penegakan Hukum Terhadap Zona Larangan Terbang Bagi Pesawat Sipil Asing Di Indonesia*, Ubelaj, Vol. 2 No 2. (Oktober2017) hlm 127

Sri Bayu Ciptantri, Dewa Gede Sudika Mangku, Ni Putu Rai Yuliartini, *Pertanggungjawaban Negara Uni Soviet Atas Penembakan pesawat Korean Airlines Ditinjau Dari Perspektif Hukum Udara Internasional*, e-Journal Komunitas Yustisia Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Ilmu Hukum, Vol. 1 No. 2 (2018)

Teguh Sulistia, *Pengaturan Perang Dan Konflik Bersenjata Dalam Hukum Humaniter Internasional*, Indonesian Journal of International Law, Vol. 4 No. 3 (2021)

Tomaula Domas, Irma Halima Hanafi, dkk, *Hukum Udara Internasional Dalam Kasus Salah Tembak Pesawat Komersial Ukraina Akibat Penembakan Iran Ditinjau Dari Hukum Internasional Dan Konvensi Chicago*, PATTIMURA Law Study Review, Vol. 1 No. 2 (Desember 2023)

Yoga Arland, *Peran International Civil Aviation Organization dalam Penanganan Kasus Penembakan Penerbangan Sipil Internasional Studi Kasus: Penembakan Pesawat Malaysia Airlines*, Journal of International Relations, Vol. 4 No. 2 (2018)

### **Konvensi/Agreement**

*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation 1919*  
*Convention On International Civil Aviation 1944*  
*International Airtransport Agreement*

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Republik Indonesia No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.