

BAB III

PEMBAHASAN

A. Prosedur Penerbangan Pesawat sipil menurut Konvensi chicago 1944

Prosedur penerbangan pesawat sipil mengacu pada pengoperasian pesawat udara di wilayah udara global menurut standar dan praktik yang diterima secara keseluruhan yang ditetapkan oleh organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO). Prosedur penerbangan pesawat sipil adalah serangkaian aturan dan prosedur teknis dalam penerbangan sipil yang wajib dipatuhi oleh operator penerbangan, kru pesawat, dan otoritas pengatur lalu lintas udara untuk menjamin keteraturan dan keselamatan dalam penerbangan pesawat sipil, baik lingkup nasional maupun internasional. Dalam aturan penerbangan pesawat sipil internasional terdapat aturan yang mengatur terkait dengan prosedur penerbangan pesawat sipil internasional.

Adapun beberapa prosedur dalam melakukan penerbangan pesawat sipil, antara lain :

1. Prosedur Pra Penerbangan

Prosedur pra penerbangan adalah serangkaian tahapan yang wajib dilakukan sebelum pesawat lepas landas, baik itu dilakukan oleh pilot, kru pesawat, maupun maskapai atau otoritas penerbangan.. adapun prosedur pra penerbangan yang dilakukan, antara lain :

a. Perencanaan Penerbangan (*Flight Planing*)

Perencanaan penerbangan adalah proses yang dilakukan sebelum penerbangan dilakukan untuk memastikan keselamatan, keteraturan, dan

efisiensi penerbangan. Perencanaan penerbangan meliputi analisis kondisi operasional pesawat, cuaca, rute, serta kebutuhan bahan bakar agar penerbangan dapat dilakukan sesuai standar internasional. Hasil analisis ini kemudian dijadikan sebagai dokumen yang diberikan kepada pihak layanan lalu lintas udara (*Air Traffic Services*) untuk digunakan sebagai pedoman dan alat komunikasi dalam penerbangan.¹ Perencanaan penerbangan diatur dalam *Annex 2*, *Annex 3*, *Annex 6*, *Annex 11*, dan *Annex 15* Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Pesawat Sipil Internasional.

b. Izin dan Koordinasi (*Clearence and Authorization*)

Clearence adalah instruksi atau persetujuan dari *Air Traffic Control* (ATC) agar pesawat dapat melakukan suatu tindakan tertentu dalam melakukan penerbangan, *Clearence* ini dapat diberikan saat pesawat akan atau saat sedang beroperasi. Instruksi yang diberikan, yaitu melakukan lepas landas, menaikkan ketinggian, memasuki jalur udara, dan juga melakukan pendaratan.

Authorization adalah persetujuan atau izin resmi dari otoritas penerbangan sipil suatu negara atau lembaga internasional, agar suatu penerbangan boleh untuk dilakukan. *Authorization* diurus sebelum penerbangan berlangsung. Izin yang diberikan seperti izin melintas di wilayah udara suatu negara, izin mendarat di bandara negara tujuan, dan

¹ Notebook CFI, “VFR and IFR Flight Plans,” n.d., <https://www.cfinodebook.net/notebook/navigation-and-flight-planning/vfr-and-ifr-flight-plans>.

izin untuk penerbangan tidak berjadwal. Clearance and authorization diatur dalam *Annex 2*, *Annex 9*, dan *Annex 11* Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Pesawat Sipil Internasional.

2. Prosedur dalam perjalanan (*En-route Procedures*)

En-route procedures adalah rangkaian prosedur dan aturan operasional yang wajib dipatuhi pesawat selama penerbangan, yaitu pada saat setelah terjadinya take off dan sebelum melakukan persiapan saat mendarat. *En-route procedures* merupakan prosedur terpanjang dari penerbangan dan dilakukan pada ketinggian jelajah sesuai dengan rencana penerbangan (*flight plan*) serta instruksi dari *Air Traffic Control* (ATC).

Dalam melakukan *En-route procedures* pesawat terbang wajib untuk mengikuti jalur udara dan *flight level assignment* yang telah ditetapkan didalam *flight plan*. Jalur penerbangan ini berupa *Air Traffic Services routes* (ATS routes) yang ditetapkan ICAO dan otoritas penerbangan sipil. flight level assignment ditentukan oleh ATC berdasarkan arah penerbangan dan aturan separasi. Selain itu, pilot wajib komunikasi dengan pihak *Area Control Centre* (ACC) selama *en-route procedures*. *En-route procedures* diatur dalam *Annex 2*, *Annex 11* Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Pesawat Sipil Internasional, dan ICAO doc 4444.

3. *Post-Flight Procedures*

Post flight procedures adalah rangkaian prosedur yang dilakukan setelah pesawat udara melakukan pendaratan dan berhenti di area parkir (*apron*) di bandara tujuan. Setelah landing, Pesawat udara akan diarahkan

menuju *apron*. Pilot yang membawa pesawat udara tersebut mengikuti *taxiway clearance* hingga berhenti di *apron*. Setelah pesawat berhenti, pilot melakukan prosedur *shutdown engine* dan *systems*. Kemudian, melakukan prosedur *deboarding* atau penurunan penumpang dan bagasi. Penumpang diarahkan menuju keluar melalui *jet bridge* atau tangga pesawat.

Awak kabin dan staf darat melakukan inspeksi kabin untuk memastikan tidak ada barang yang hilang atau mencurigakan. Pemeriksaan keamanan tambahan dapat dilakukan sesuai prosedur otoritas bandara. Teknisi melakukan pemeriksaan rutin, seperti memeriksa mesin, sistem hidrolis, *avionik*, roda pendaratan, dan bahan bakar. Jika ditemukan kerusakan ringan, perawatan jalur penerbangan akan dilakukan. Jika diperlukan perbaikan besar, pesawat dapat ditarik ke hanggar. Pesawat kemudian dapat diisi ulang bahan bakarnya untuk penerbangan berikutnya. Setelah itu, pilot dan awak kabin melakukan evaluasi singkat terhadap penerbangan. Setiap insiden atau masalah baik teknis ataupun operasional dilaporkan kepada manajemen maskapai.

B. Prosedur Penerbangan Pesawat sipil MH-17

Insiden penembakan pesawat sipil milik Malaysia Airlines dengan kode penerbangan MH-17 yang jatuh di dekat Desa Hrabove, Donetsk Oblast, Ukraina. Pada tanggal 17 Juli 2014, tepatnya pukul 10.13 UTC (17.13 WIB), pesawat Malaysia Airlines MH-17 lepas landas dari Bandara Schipol, Amsterdam menuju kuala Lumpur.

Pada pukul 10.31 UTC (17.31 WIB), pesawat telah mencapai ketinggian 33.000 kaki dan melintasi wilayah timur Ukraina. Kemudian pada pukul 13.19 UTC (20.19 WIB) pihak Kontrol Lalu Lintas udara Dnipro meminta pesawat Malaysia Airlines MH-17 kembali ke jalur setelah posisi pesawat tersebut bergeser arah 3,6 mil laut ke utara.

Pada pukul 13.20 UTC (20.20 WIB), pihak kontrol lalu lintas udara Dnipro kehilangan kontak radar dan komunikasi dengan pesawat Malaysia Airlines MH-17. Pada pukul 13.20 UTC (20.20 WIB) pesawat Malaysia Airlines MH-17 ditembak rudal BUK 9M38 dari wilayah Separatis pro-Rusia dekat Snizhne, Ukraina. Setelah pukul 13.20 UTC, puing-puing pesawat Malaysia Airlines MH-17 jatuh di dekat Desa Hrabove, Donetsk Oblast, Ukraina.²

Peristiwa ini menimbulkan tewasnya kurang lebih 283 penumpang serta 15 kru pesawat. 283 penumpang serta 15 kru yang menjadi korban dalam kasus ini berasal dari beberapa negara yang berbeda, antara lain terdapat 192 orang Warga Negara Belanda, 44 orang Warga Negara Malaysia, 27 orang Warga Negara Australia, 12 orang Warga Negara Indonesia, 10 orang Warga Negara Inggris, 4 orang Warga Negara Jerman, 4 orang Warga Negara Belgia, 3 orang Warga Negara Filipina, 1 orang Warga Negara Canada, dan 1 orang Warga Negara New Zealand.

² Andari Wulan Nugrahani, "Kronologi Lengkap Penembakan MH17: Dari Lepas Landas Hingga Vonis ICAO," *Tribun News*, 2025, <https://www.tribunnews.com/internasional/2025/05/14/kronologi-lengkap-penembakan-mh17-dari-lepas-landas-hingga-vonis-icao>.

Peristiwa yang dialami Pesawat MH-17 ini menimbulkan perhatian dan kecaman dari banyak negara serta menimbulkan penyelidikan multilateral oleh berbagai badan internasional. Dikarenakan sebagian besar korban yang mengalami kejadian ini merupakan warga Negara Belanda, serta melihat situasi dan kondisi Negara Ukraina pada masa itu, Pemerintah Belanda menawarkan untuk memimpin penyelidikan investigasi. Ukraina pun menyetujui usulan yang diberikan oleh pemerintah Belanda dan menyerahkan tanggung jawab investigasi keselamatan penerbangan kepada *Dutch Safety Board* (DSB). DSB hanya melakukan investigasi teknis untuk menyelidiki penyebab teknis dan keselamatan dari kecelakaan atau insiden yang terjadi. Proses ini sesuai dengan ketentuan annex 13 yang memungkinkan negara lain memimpin investigasi atas persetujuan negara lokasi kejadian.

Selain melakukan penyelidikan teknis yang dilakukan oleh *Dutch Safety Board* (DSB). Dibutuhkan juga investigasi kriminal untuk mencari pihak yang bertanggung jawab secara pidana. Oleh karena itu, beberapa negara yang warga negaranya menjadi korban atas insiden penembakan pesawat MH-17 membentuk *Joint Investigation Team* (JIT) pada agustus 2014. Investigasi yang dilakukan oleh *Joint Investigation Team* (JIT) dilakukan oleh beberapa negara, yaitu Belanda, Malaysia, Australia, Belgia, dan Ukraina. Investigasi ini mengungkap bahwa MH17 ditembak jatuh oleh sistem rudal *Buk 9M38* yang berasal dari suatu situs berjarak 6 kilometer di selatan Desa Snizhne, Ukraina.

Setelah hasil investigasi atau hasil penyelidikan yang dilakukan telah keluar, maka ditetapkanlah 4 tersangka yang dituduhkan terlibat dalam kasus

penembakan pesawat MH-17 milik Malaysia Airlines. 4 tersangka ini antara lain, yaitu Igor Girkin, Sergei Dubinsky, Oleg Pulatov, dan Leonid Kharchenko. Pada bulan maret 2020 dilakukan persidangan terhadap 4 pelaku yang dituduh terlibat dalam perkara penembakan pesawat MH-17. Persidangan ini dilakukan di Gedung Pengadilan Amsterdam. Namun, para tersangka yang dituduh terlibat tidak hadir dan diyakini pada saat itu masih berada di Negara Rusia atau di wilayah kekuasaan Negara Rusia.

Hasil dari persidangan telah diputuskan pada tanggal 17 November 2022. Pada persidangan putusan ini, pengadilan menyatakan 3 pelaku bersalah secara In-Absentia atas kasus penembakan pesawat MH-17 yang terjadi. 3 pelaku ini dijatuhi hukuman seumur hidup. Namun, salah satu tersangka yang bernama Oleg Pulatov dinyatakan bebas dikarenakan tidak cukup bukti bahwa ia terlibat langsung dalam kasus ini.³

Prosedur penerbangan yang dilakukan oleh pesawat Malaysia Airlines pada tragedi penembakan terhadap pesawat sipil milik malaysia airlines MH-17 telah sesuai dengan aturan penerbangan ICAO, hal ini dengan adanya tidak ditemukan bukti bahwa pesawat sipil milik Malaysia Airlines melanggar SARPs ICAO. Hal ini juga dapat diperkuat dengan pernyataan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) bahwa MH-17 tidak melintasi diatas

³ “The Criminal Investigation by the Joint Investigation Team (JIT),” Netherlands Public Prosecution Service, n.d., <https://www.prosecutionservice.nl/topics/mh17-plane-crash/criminal-investigation-jit-mh17>.

area Semenanjung Krimea yang dimana area tersebut merupakan kawasan yang berisiko.⁴

Diharapkan tindakan kejahatan tersebut tidak terjadi lagi di masa yang akan datang. Insiden penembakan pesawat MH-17 menjadi peringatan akan pentingnya kesadaran kepada negara internasional untuk menciptakan penerbangan sipil yang aman, dan mencegah terjadinya konflik atau pelanggaran antar negara dalam penggunaan wilayah udara. Kerja sama yang terjalin harus dilaksanakan secara efektif dan efisien. Oleh karena itu, semua negara harus mematuhi instrumen dan kebijakan internasional untuk menjadikan penerbangan sipil sebagai sarana transportasi yang aman.

C. Upaya Perlindungan Hukum terhadap Pesawat Sipil yang Melintasi

Wilayah Udara Konflik Bersenjata

Wilayah udara adalah ruang udara yang berada di atas wilayah perairan dan wilayah daratan milik suatu negara. Pemanfaatan wilayah udara telah ada sejak sebelum zaman perang dunia kedua terjadi, pada zaman itu angkutan udara yang dipakai adalah balon udara yang digunakan sebagai pengintai militer oleh tentara Prancis Maubeuge tahun 1914. Namun, semakin berkembangnya angkutan udara dibentuk suatu konvensi sebagai acuan mengenai batas kedaulatan udara. Salah satunya, yaitu Konvensi Chicago 1944. Konvensi Chicago 1944 merupakan perubahan dari perjanjian internasional sebelumnya, yaitu Konvensi Paris 1919. Perubahan ini dilakukan dikarenakan Konvensi

⁴ “MH17 Terbang Sesuai Instruksi Eurocontrol,” *ANTARA*, n.d., https://www.antaranews.com/berita/444762/mh17-terbang-sesuai-instruksi-eurocontrol?utm_source=antara.com.

Chicago 1944 mengatur lebih detail mengenai penerbangan sipil internasional. Konvensi Chicago 1944 juga merupakan perjanjian internasional yang menciptakan suatu Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang bernama International Civil Aviation Organization (ICAO). Konvensi ini ditandatangani oleh 52 negara pada tanggal 7 Desember 1944.⁵

Konvensi Chicago dibentuk sebagai bentuk perlindungan hukum terhadap penerbangan pesawat sipil internasional. konvensi ini hanya dapat digunakan untuk pesawat sipil. hal ini di atur didalam pasal 3 huruf a Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi sebagai berikut : *Konvensi ini hanya berlaku untuk pesawat udara sipil, dan tidak berlaku untuk pesawat udara negara.*⁶

Menurut Konvensi Chicago 1944, Pesawat sipil merupakan pesawat udara yang bukan digunakan untuk tugas militer, polisi, dan bea cukai. Hal ini berarti pesawat sipil merupakan transportasi udara untuk mengantarkan penumpang dan barang dengan tujuan untuk komersial, rekreasi, ataupun pemerintahan sipil. berdasarkan pengertian pesawat sipil diatas, pesawat sipil atau pesawat komersial tersebut tidak dapat digunakan sebagai pesawat militer yang digunakan untuk mengangkut persenjataan, pasukan militer, dan apapun yang berkaitan dengan militer. Hal ini pun tercantum dalam pasal 3 huruf b Konvensi Chicago 1944, yang berbunyi sebagai berikut : (b) *Pesawat udara yang digunakan dalam layanan militer, bea cukai, dan kepolisian akan dianggap sebagai pesawat udara negara.*⁷

⁵ “The History of ICAO and Chicago Convention,” ICAO 75, n.d., <https://www4.icao.int/icao75/History/ICAOAndChicagoConvention>.

⁶ Konvensi Chicago 1944. Hlm..2.

⁷ *Ibid.*

Konvensi Chicago 1944 merupakan perjanjian internasional yang di buat untuk memberikan perlindungan hukum terhadap penerbangan pesawat sipil. ada beberapa pasal didalam Konvensi Chicago 1944 yang mengatur perlindungan hukum terhadap pesawat sipil, yaitu pasal 9 dan pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944. Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 merupakan aturan tentang zona larangan, yang berbunyi sebagai berikut :

- a. *Setiap Negara pihak dapat, karena alasan kepentingan militer atau keselamatan publik, membatasi atau melarang secara seragam pesawat udara Negara lain untuk terbang di atas wilayah tertentu di wilayahnya, dengan ketentuan bahwa tidak ada perbedaan dalam hal ini antara pesawat udara Negara yang wilayahnya terlibat, yang digunakan dalam layanan penerbangan berjadwal internasional, dan pesawat udara Negara pihak lain yang juga digunakan. Wilayah terlarang tersebut harus berada pada jangkauan dan lokasi yang wajar sehingga tidak mengganggu navigasi udara secara tidak perlu. Uraian tentang wilayah terlarang tersebut di wilayah Negara pihak, serta setiap perubahan selanjutnya di wilayah tersebut, harus dikomunikasikan sesegera mungkin kepada Negara pihak lain dan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.*
- b. *Setiap Negara pihak juga memiliki hak, dalam keadaan luar biasa atau selama masa darurat, atau demi kepentingan keselamatan publik, dan dengan efek segera, untuk sementara membatasi atau melarang penerbangan di seluruh atau sebagian wilayahnya, dengan syarat bahwa*

pembatasan atau larangan tersebut berlaku tanpa perbedaan kewarganegaraan pada pesawat udara semua Negara lain.

- c. Setiap Negara pihak, berdasarkan peraturan yang ditetapkan, dapat mengharuskan pesawat udara apa pun yang memasuki wilayah sebagaimana dimaksud dalam sub-ayat a) atau b) di atas untuk melakukan pendaratan sesegera mungkin di bandara yang ditunjuk dalam wilayahnya.⁸*

Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 tersebut menjelaskan bahwa setiap negara berhak menetapkan zona larangan terbang untuk kepentingan keamanan, pertahanan, atau keselamatan publik. Suatu negara yang menetapkan zona larangan dapat melakukan penutupan atau membatasi wilayah terlarang tersebut, apabila di wilayah negara atau daerah terlarang tersebut sedang terjadi adanya keadaan yang luar biasa. Upaya penutupan dan membatasi wilayah tersebut berlaku tanpa perbedaan kebangsaan terhadap pesawat milik semua Negara lain. Selain aturan terkait zona larangan. Setiap negara yang melakukan penutupan dan membatasi wilayah tersebut, dapat mewajibkan kepada pesawat yang memasuki wilayah negara tersebut untuk melakukan pendaratan di bandara yang di tunjuk oleh negara tersebut.

⁸ *Ibid*, hlm. 5-6.

Selain adanya aturan tentang zona larangan yang ada pada pasal 9 Konvensi Chicago 1944, Konvensi Chicago 1944 juga mempunyai pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 tentang larangan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil, yang berbunyi sebagai berikut :

- a. *Negara-negara pihak mengakui bahwa setiap Negara harus menahan diri dari penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil yang sedang terbang dan bahwa, jika terjadi intersepsi, nyawa orang-orang di dalamnya dan keselamatan pesawat udara tidak boleh terancam. Ketentuan ini tidak boleh ditafsirkan sebagai perubahan apa pun terhadap hak dan kewajiban Negara-negara yang tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.*
- b. *Negara-negara pihak mengakui bahwa setiap Negara, dalam menjalankan kedaulatannya, berhak untuk meminta pendaratan di suatu bandara yang ditunjuk bagi pesawat udara sipil yang terbang di atas wilayahnya tanpa izin atau jika terdapat alasan yang wajar untuk menyimpulkan bahwa pesawat udara tersebut digunakan untuk tujuan apa pun yang tidak sesuai dengan tujuan Konvensi ini; Negara juga dapat memberikan instruksi lain kepada pesawat udara tersebut untuk mengakhiri pelanggaran tersebut. Untuk tujuan ini, Negara-negara pihak dapat menggunakan cara apa pun yang tepat sesuai dengan aturan hukum internasional yang relevan, termasuk ketentuan-ketentuan yang relevan dari Konvensi ini, khususnya paragraf (a) Pasal ini. Setiap Negara pihak setuju untuk menerbitkan peraturan yang berlaku mengenai intersepsi pesawat udara sipil.*

- c. *Setiap pesawat udara sipil wajib mematuhi perintah yang diberikan sesuai dengan paragraf (b) Pasal ini. Untuk tujuan ini, setiap Negara Pihak wajib menetapkan semua ketentuan yang diperlukan dalam peraturan perundang-undangan nasionalnya untuk mewajibkan kepatuhan tersebut bagi setiap pesawat udara sipil yang terdaftar di Negara Pihak tersebut atau dioperasikan oleh operator yang berkantor pusat atau berdomisili tetap di Negara Pihak tersebut. Setiap Negara Pihak wajib menghukum setiap pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku tersebut dengan sanksi yang berat dan wajib menyerahkan kasus tersebut kepada otoritas yang berwenang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.*
- d. *Setiap Negara Pihak wajib mengambil langkah-langkah yang tepat untuk melarang penggunaan secara sengaja pesawat udara sipil yang terdaftar di Negara Pihak tersebut atau dioperasikan oleh operator yang berkantor pusat atau berdomisili tetap di Negara Pihak tersebut untuk tujuan apa pun yang tidak sejalan dengan tujuan Konvensi ini. Ketentuan ini tidak akan memengaruhi paragraf (a) atau mengurangi paragraf (b) dan (c) Pasal ini.⁹*

Pasal ini menjelaskan terkait larangan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil. jika terjadi pencegatan (intersepsi), nyawa orang-orang yang berada di dalam pesawat dan keselamatan pesawat udara tidak boleh terancam. Setiap negara yang menjalankan kedaulatannya, berhak untuk meminta

⁹ Konvensi Chicago 1944, hlm. 3-4.

pendaratan di beberapa bandara yang ditunjuk dari sebuah pesawat sipil yang terbang di atas wilayahnya tanpa kekuasaan (otoritas). setiap pesawat udara sipil harus mematuhi perintah yang diberikan oleh negara yang memiliki wewenang atas wilayah udara yang dilewati oleh pesawat tersebut. dan juga setiap negara pihak harus memberikan tindakan yang tepat untuk melarang penggunaan senjata yang disengaja atas pesawat udara sipil.

Meskipun ada aturan yang mengatur terkait perlindungan hukum terhadap penerbangan pesawat sipil internasional, tidak menghilangkan berbagai permasalahan atau konflik yang muncul dari kegiatan penerbangan yang dilakukan di wilayah udara. Salah satu kasus yang terjadi yaitu kasus penembakan rudal milik pihak Rusia terhadap pesawat udara Boeing-777 dengan kode penerbangan MH-17 Milik Malaysia Airlines (MAS).

Pada tanggal 17 Juli 2014, tepatnya pukul 10.13 UTC (17.13 WIB), pesawat Malaysia Airlines MH-17 lepas landas dari Bandara Schiphol, Amsterdam menuju kuala Lumpur. Pada pukul 10.31 UTC (17.31 WIB), pesawat telah mencapai ketinggian 33.000 kaki dan melintasi wilayah timur Ukraina. Kemudian pada pukul 13.19 UTC (20.19 WIB) pihak Kontrol Lalu Lintas udara Dnipro meminta pesawat Malaysia Airlines MH-17 kembali ke jalur setelah posisi pesawat tersebut bergeser arah 3,6 mil laut ke utara.

Pada pukul 13.20 UTC (20.20 WIB), pihak kontrol lalu lintas udara Dnipro kehilangan kontak radar dan komunikasi dengan pesawat Malaysia Airlines MH-17. Pada pukul 13.20 UTC (20.20 WIB) pesawat Malaysia Airlines MH-17 ditembak rudal *BUK 9M38* dari wilayah Separatis pro-Rusia

dekat Snizhne, Ukraina. Setelah pukul 13.20 UTC, puing-puing pesawat Malaysia Airlines MH-17 jatuh di dekat Desa Hrabove, Donetsk Oblast, Ukraina.

Setelah hasil investigasi atau hasil penyelidikan yang dilakukan telah keluar, maka ditetapkanlah 4 tersangka yang dituduhkan terlibat dalam kasus penembakan pesawat MH-17 milik Malaysia Airlines. 4 tersangka ini antara lain, yaitu Igor Girkin, Sergei Dubinsky, Oleg Pulatov, dan Leonid Kharchenko. Pada bulan maret 2020 dilakukan persidangan terhadap 4 pelaku yang dituduh terlibat dalam perkara penembakan pesawat MH-17. Persidangan ini dilakukan di Gedung Pengadilan Amsterdam. Namun, para tersangka yang dituduh terlibat tidak hadir dan diyakini pada saat itu masih berada di Negara Rusia atau di wilayah kekuasaan Negara Rusia.

Hasil dari persidangan diputuskan pada tanggal 17 November 2022. Pada persidangan putusan ini, pengadilan menyatakan 3 pelaku bersalah secara In-Absentia atas kasus penembakan pesawat MH-17 yang terjadi. 3 pelaku ini dijatuhi hukuman seumur hidup. Namun, salah satu tersangka yang bernama Oleg Pulatov dinyatakan bebas dikarenakan tidak cukup bukti bahwa ia terlibat langsung dalam kasus ini.

Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 merupakan aturan perlindungan hukum terhadap penerbangan pesawat sipil yang ada di dalam Konvensi Chicago 1944. Pasal ini menjelaskan terkait larangan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil. jika terjadi pencegatan (intersepsi), nyawa orang-orang yang berada di dalam pesawat dan keselamatan pesawat udara tidak boleh

terancam. Setiap negara yang menjalankan kedaulatannya, berhak untuk meminta pendaratan di beberapa bandara yang ditunjuk dari sebuah pesawat sipil yang terbang di atas wilayahnya tanpa kekuasaan (otoritas). setiap pesawat udara sipil harus mematuhi perintah yang diberikan oleh negara yang memiliki wewenang atas wilayah udara yang dilewati oleh pesawat tersebut. dan juga setiap negara pihak harus memberikan tindakan yang tepat untuk melarang penggunaan senjata yang disengaja atas pesawat udara sipil.

Pada kasus penembakan pesawat MH-17 milik Malaysia Airlines, ICAO menyatakan bahwa Negara Rusia melanggar aturan yang ada di dalam Konvensi Chicago 1944, yaitu pada pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 dikarenakan pasal 3 bis tersebut melarang atas penggunaan senjata terhadap pesawat sipil dan ICAO meminta pertanggungjawaban ke Negara Rusia atas pelanggaran tersebut. Namun, pada kasus tersebut, pasal 3 bis tidak efektif dalam penerapannya dan menimbulkan kekaburan hukum terhadap perlindungan hukum bagi penerbangan pesawat sipil. karena pasal 3 bis ini tidak menyebutkan penerapan dapat di lakukan pada situasi konflik bersenjata dalam memberikan perlindungan hukum terkait larangan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil.

Pada kasus penembakan pesawat MH-17 ini, pesawat tersebut di tembak jatuh di wilayah yang sedang terjadi konflik bersenjata. Konflik bersenjata terjadi antara rusia dan ukraina. Pesawat tersebut jatuh di wilayah ukraina yang dimana lokasi tersebut dekat dengan wilayah Separatis pro-Rusia. Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 juga tidak menyebutkan secara eksplisit, bahwa

penerapan perlindungan hukum dalam pasal ini dapat diterapkan pada situasi damai sehingga menimbulkan kebingungan pada penerapannya. Untuk itu diperlukan penambahan yang menyebutkan secara eksplisit bahwa penerapan pada pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 dapat diterapkan pada situasi damai dan pada situasi terjadinya konflik bersenjata. sehingga penerapan perlindungan hukum pada pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 tidak menimbulkan kekaburan hukum dalam penerapannya. dan setiap negara pihak yang ada pada situasi dan kondisi apapun, baik itu situasi damai maupun pada situasi terjadinya konflik bersenjata, negara pihak dapat menerapkan perlindungan hukum terhadap pesawat sipil yang ada pada pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 yaitu larangan penggunaan senjata terhadap pesawat sipil.

Selain Negara Rusia, Negara Ukraina sebagai negara pihak dalam Konvensi Chicago 1944 dan juga sebagai negara yang situasinya terjadi konflik bersenjata dapat diminta pertanggungjawaban oleh ICAO. Dikarenakan Negara Ukraina telah melanggar pasal 9 Konvensi Chicago 1944.

Pasal 9 Konvensi Chicago merupakan aturan perlindungan hukum terhadap penerbangan sipil yang mengatur tentang zona larangan. Pasal ini menjelaskan bahwa setiap negara pihak berhak menetapkan zona larangan terbang untuk kepentingan keamanan, pertahanan, atau keselamatan publik. Suatu negara yang menetapkan zona larangan dapat melakukan penutupan atau membatasi wilayah udara tersebut, apabila di wilayah negara atau daerah terlarang tersebut sedang terjadi adanya keadaan yang luar biasa. Upaya penutupan dan membatasi wilayah tersebut berlaku tanpa pembedaan

kebangsaan terhadap pesawat milik semua Negara lain. Selain aturan terkait zona larangan. Setiap negara yang melakukan penutupan dan membatasi wilayah tersebut, dapat mewajibkan kepada pesawat yang memasuki wilayah negara tersebut untuk melakukan pendaratan di bandara yang di tunjuk oleh negara tersebut.

Pada Konvensi Chicago 1944 tepatnya pada pasal 9, hal ini sudah jelas ditetapkan bahwa Negara Ukraina sebagai negara pihak dan negara yang situasinya terjadi konflik bersenjata memiliki hak dengan kewenangan nya sebagai pemilik dari wilayah negara tersebut untuk melakukan penutupan wilayah udara yang wilayah negaranya terjadi konflik bersenjata agar tidak dilintasi oleh pesawat udara sipil. hal ini berarti Negara Ukraina telah melanggar pasal 9 Konvensi Chicago 1944 dan juga asas *Pacta sunt servanda*, dikarenakan asas tersebut menyebutkan bahwa suatu perjanjian internasional wajib dipatuhi dan ditaati oleh negara pihak yang telah terikat oleh perjanjian tersebut. ketaatan dan kepatuhan terhadap Konvensi Chicago 1944 memastikan bahwa pesawat sipil mendapatkan perlindungan hukum dan memberikan jaminan keamanan dan keselamatan dalam penerbangan.