# BAB I

# PENDAHULUAN

## **Latar Belakang**

Pesawat terbang merupakan moda transportasi tercepat yang digunakan saat ini. Waktu tempuh yang dibutuhkan pesawat untuk mencapai satu daerah ke daerah yang lain adalah yang paling cepat dibandingkan moda transportasi yang lainnya. Jangkauan dari pesawat terbang bahkan dapat mencapai antar benua. Sehingga pesawat terbang menjadi pilihan pertama untuk melakukan perjalanan jauh karena waktu tempuhnya yang singkat. Akan tetapi, pesawat terbang memiliki potensi untuk terjadi kecelakaan pada saat beroperasi. Walaupun peluang untuk terjadinya kecelakaan bagi pesawat adalah yang terkecil dibanding moda transportasi lainnya yaitu rata-rata 4 kali dalam 1 juta jam terbang (ICAO, 1944). Peluang kejadian kecelakaan yang kecil tidak sebanding dengan dampak yang ditimbulkan bagi penumpang ketika pesawat mengalami kecelakaan. Peluang untuk selamat bagi penumpang yang pesawatnya mengalami kecelakaan hanya 24 %. Menjadikan kecelakaan pesawat adalah salah hal yang cukup ditakutkan dan dihindari untuk terjadi.

Dalam konteks ini manusia membutuhkan transportasi yang aman, cepat dan teratur dalam menunjang mobalitas kehidupannya, baik dalam transportasi lokal, nasional maupun internasional. Manusia menghendaki transportasi kereta api, bus, kapal laut, pesawat dan lain-lain berjalan dengan aman, cepat teratur dan juga dengan biaya atau ongkos yang terjangkau. (Supriadi, 2012, p. 57)

Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang handal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal (UU No. 1 Tahun 2009, Tentang Penerbangan).

Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang pesat dibidang penerbangan telah mampu meningkatkan mutu pelayanan penerbangan dan juga mampu menciptakan alat-alat penerbangan canggih dan beraneka ragam. Perkembangan teknologi penerbangan mempunyai dampak yang positif terhadap keselamatan penerbangan dalam dan luar negeri. (Martono, 1999, p. 1)

Keselamatan penerbangan dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah faktor kondisi fisik pesawat, kondisi awak pesawat, infrastruktur serta faktor alam. Akan tetapi, yang menjadi faktor utama atama adalah kondisi fisik pesawat. Kondisi fisik suatu pesawat tergantung dari perawatan yang dilakukan dalam hal ini pemerintah memegang peran penting, salah satunya dengan memperbaiki infrastruktur penerbangan seperti bangunan, struktur, lampu, aerodrome, landasan pacu kendaraan, fasilitas, komunikasi, situs web dan lainlain. Apabila seluruh faktor tersebut dapat berjalan dengan baik maka akan tercipta keselamatan dan memberi rasa aman terhadap penumpang serta dapat mengurangi tingkat kecelakaan penerbangan yang terjadi. (kumpulankaryasiswa.wordpress.com, 2019)

Dalam dunia penerbangan pemenuhan (*compliance*) terhadap *safety standard* (standard keselamatan) yang tinggi merupakan suatu keharusan yang mutlak. Penerapan keselamatan penerbangan (*aviation safety*) perlu dilaksanakan pada semua sektor, baik pada bidang transportasi atau operasi angkutan udara, bandar udara, navigasi, perawatan dan perbaikan serta pelatihan yang mengacu pada aturan *International Civil Aviation Organization(ICAO)* (lontar.ui.ac.id, 2019)

Pada dasarnya dengan mematuhi prosedur keselamatan yang berlaku maka dapat meningkatkan keselamatan dalam penerbangan sehingga dapat tercipta penerbangan yang aman, nyaman dan selamat. Sejak lahir kegiatan penerbangan dan angkutan udara mempunyai sifat internasional yang menonjol, baik dari aspek ekonomis-komersial maupun aspek pengaturannya. Angkutan udara dewasa ini sudah merupakan suatu industri global yang melibatkan hampir semua Negara didunia dan hukum udara yang mengatur industri tersebut membuktikan bahwa keseragaman pengaturan dapat dicapai secara internasional. (Suwardi, 1994, p. 4)

Konvensi Chicago 1944 menjadi cikal bakal lahirnya ICAO pada tahun 1947. Sifat peraturan hasil Konperensi Chicago adalah (SARPs) Standard And Recommended Practice, yang artinya ada peraturan yang merupakan keharusan/”mandatory” dan ada peraturan yang hanya bersifat “recommended”/direkomendasikan. Konvensi Chicago 1944 : Merupakan Konvensi Penerbang­an Sipil Internasional yang sangat berpengaruh; Merupakan sumber hukum internasional dibidang penerbangan sipil; Secara moral mengikat setiap negara anggota PBB (negara yang merdeka dan berdaulat), melalui instrumen “Ratifikasi” atau “Adhere” (penundukan diri) (zeppelinpink, 2014)

Tujuan konferensi Penerbangan Sipil Internasional tampak dengan jelas pada pembukaan konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang ditandatangani di Chicago pada tahun 1944. (chicago, 1944). Dalam hal ini dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia yang sangat mengerikan, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan untuk kerjasama antar bangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia. Oleh karena itu, negara-negara peserta konferensi sepakat mengatur prinsip-prinsip dasar Penerbangan Sipil Internasional, menumbuh kembangkan Penerbangan Sipil yang aman, lancar, teratur dan memberi kesempatan yang sama kepada Negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan Udara Internasional dan mencegah adanya persaingan yang tidak sehat. Pasal 1 konvensi Chicago mengakui bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang diatas wilayahnya.

Pada Chicago Convention of International Civil Aviation atau yang sering kita kenal dengan konvensi penerbangan sipil internasional, mengatur mengenai kedaulatan suatu negara akan wilayah udaranya yang disebutkan pada artikel 1 yang berbunyi: *“[t]he contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”* Dalam hal ini, memiliki arti bahwa setiap negara memiliki kedaulatan secara penuh dan khusus terhadap wilayah udara yang ada di atas wilayah negaranya.

Jadi, negara memiliki wewenang atas segala tindakan ataupun kejadian yang terjadi pada wilayah udaranya. Seperti melarang pesawat dari negara tertentu untuk masuk kedalam wilayah udaranya, memperingatkan ataupun mengambil tindakan ketika objek udara yang masuk kedalam wilayahnya ketika dianggap sebagai suatu ancaman.

Kebijakan-kebijakan ICAO yang dituangkan dalam 18 *Annex* dan berbagai dokumen turunannya melalui keputusan yang diambil dalam sidang Umum dan Sidang *Counci*l, adalah kebijakan-kebijakan berlandaskan kebenaran-kebenaran ilmiah yang dapat dipertanggung jawabkan. (Supriadi, 2012, p. 1) Delapan belas *Annex* Konvensi Chicago 1944 pada dasarnya merupakan standart kelayakan yang ditunjukkan kepada seluruh anggota ICAO untuk menjamin keselamatan penerbangan internasional, namun dalam prakteknya SARPs ini juga ditujukan untuk standar kelayakan kelayakan udara pada penerbangan internasional. Annex ini juga menjadi landasan-landasan ICAO untuk membentuk *International Standart and* *Recommended Proctices* (ISRPs/SARPs). Adapun delapan belas *Annex* tersebut adalah *Convention On International Civil Aviation Annex 1 to 18 International Civil* *Aviation Organization*. (Moegandi, 1996)

ICAO selalu membuat dan merubah standar-standar yang tertuang dalam Pasal-pasal *Annex* maupun pedoman-pedoman dalam dokumen dan circular ICAO sesuai dengan perkembangan penelitian dan teknologi penerbangan. Dalam posisi ini ICAO berperan sebagai *Passive International Standar Setting Body*. Perannya hanya membuat standar-standar yang berlaku bagi penerbangan sipil Internasional.

Kini peran ICAO telah berubah, ICAO saat ini melakukan tiga peran. ICAO bukan hanya berperan sebagai pembuat standar saja, tetapi juga (peran kedua) memonitor kepatuhan (*compliance*) yaitu memonitor pelaksanaan standar- standar yang telah ditetapkan untuk kemudian (peran ketiga) meminta segera negara mematuhi dan melaksanakan standar-standar yang belum atau tidak dipatuhi. ICAO kini berperan sebagai *Proactive International Regulatory Body*. (Supriadi, 2012, p. 6) Untuk mengetahui kepatuhan negara terhadap standar-standar yang telah ditetapkan, ICAO membuat program *Universal Safety Oversigh Safety Audit* (ASOAP) . Hasil audit ICAO merupakan dokumen yang sangat kuat (*powerfull*)untuk memaksa Negara anggota ICAO mematuhi standar keamanan dankeselamatan penerbangan. (ICAO, 1944)

Pada Annex 13 Konvensi Penerbangan yang dikeluarkan oleh ICAO, yang membahas mengenai kecelakaan pesawat dan investigasinya, pembagian negara dibagi kedalam 5 kategori *yaitu State of Design, State of Manufacture, State of Occurance, State of Operator dan State of Registry*. State of Design adalah negara yang memiliki yurisdiksi atas organisasi yang bertanggung jawab atas desain tipe suatu pesawat. *State of Manufacture* adalah negara yang memiliki yurisdiksi atas organisasi yang bertanggung jawab atas pembuatan dan penyelesaian suatu pesawat. *State of Occurance* adalah negara yang di wilayah kekuasaannya terjadi kecelakaan pesawat*. State of Operators* adalah negara lokasi tempat utama bisnis dari operator pesawat, jika tidak terdapat tempat utama bisnisnya maka yang dipertimbangkan adalah lokasi tempat tinggal permanen dari operator. *State of Registry* adalah negara tempat pesawat tersebut didaftarkan.

Kasus penembakan pesawat yang sering terjadi melibatkan lebih dari satu negara didalamnya dan bahkan lebih dari satu negara. Seperti yang terjadi dalam kasus penembakan pesawat MH17 yang tidak hanya melibatkan Ukraina dan Rusia yang sedang berkonflik tapi juga melibatkan Malaysia sebagai negara pemilik maskapai Malaysia Airlines. Belanda sebagai negara dengan jumlah korban terbanyak. Amerika Serikat juga dapat terlibat disini sebagai negara asal yang memproduksi pesawat Boeing yang digunakan Malaysia Airlines. Dan bukan tidak mungkin negara-negara lain yang penduduknya tercantum sebagi korban dalam kecelakaan pesawat tersebut juga dapat terlibat. Keterlibatan organisasi internasional yang seharusnya dapat menjadi penengah dalam penyelesaian kasus seringkali dirasa kurang efektif. Hak veto yang terdapat dalam PBB digunakan oleh Rusia dalam resolusi untuk mengadakan pengadilan internasional terhadap kasus penembakan pesawat MH17. Sehingga organisasi internasional seperti dewan keamanan PBB ataupun ICAO masih belum dapat berbuat banyak untuk menyelesaikan kasus ini.

## **Identifikasi Masalah**

1. Bagaimana keselamatan dalam penerbangan sipil internasional dapat terjamin?
2. Bagaimana peran ICAO dalam penanganan kasus penembakan pesawat

Malaysia Airlines MH 17 Tahun 2014

1. Bagaimana peran ICAO dalam keselamatan penerbangan internasional dalam kasus penembakan pesawat MH17?

### **Pembatasan Masalah**

Untuk memudahkan penulis dalam melakukan penelitian masalah yang dibahas akan perlu dibatasi dengan berfokuskan pada keterlibatan ICAO dalam penanganan kasus kecelakaan pesawat MH 17?

### **Perumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah diatas untuk memudahkan dalam melakukan pembahasan penulis merumuskan masalah sebagai berikut: Bagaimana ICAO terlibat dalam penanganan kasus penembakan pesawat MH-17?

## **Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penelitian**

### **3.1. Tujuan penelitian**

Penulisan skripsi ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui tujuan dan sasaran terbentuknya ICAO tersebut berkaitan dengan standar keselamatan penerbangan internasional.
2. Untuk mengetahui bagaimana peran dari ICAO dalam keselamatan penerbangan internasional,
3. Memberikan penjelasan mengenai peran ICAO dalam penyelesaian kasus penembakan pesawat sipil internasional

### **3.2. Kegunaan penelitian**

Manfaat dari suatu penelitian terdiri dari dua aspek yaitu mencakup kegunaan bagi perkembangan akademis dan kegunaan praktis serta sosial bagi upaya pemecahan masalah. Maka dari itu, manfaat penelitian yang dihasilkan adalah :

1. Manfaat Akademis: Memberikan sumbangan terhadap perkembangan akademis dalam ilmu Hubungan Internasional dalam hal penanganan kasus penembakan pesawat sipil internasional
2. Kegunaan praktis dari penelitian ini, diantaranya:
   1. Untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan Profesi Studi Hubungan Internasional Program Strata-1 (S1) program studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pasundan Bandung.
   2. Memberikan manfaat baik secara akademik maupun aplikatif bagi masyarakat dan akademisi pada umumnya serta bagi penulis pada khususnya; dan
   3. Secara khusus memberikan informasi kepada pihak lain yang berminat untuk meneliti masalah yang diangkat dalam penelitian ini dan diharapkan menjadi referensi bagi pengembangan dan bagi pihak yang ingin meneliti lebih lanjut mengenai masalah ini.