

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA MENGENAI PENERBANGAN, KONVENSI INTERNASIONAL, TANGGUNG JAWAB KORPORASI, ASURANSI DAN KEDUDUKAN ICAO

A. Tinjauan Pustaka mengenai Penerbangan

Dalam lingkup hukum internasional, pengertian penerbangan tidak hanya dilihat sebagai aktivitas fisik pesawat di udara, melainkan sebagai sebuah sistem kedaulatan, regulasi, dan tanggung jawab antarnegara. (Abdurrasyid, 2003, p. 15) Secara umum, hukum internasional mendefinisikan penerbangan melalui instrumen hukum utama, yaitu “Konvensi Chicago 1944” (Convention on International Civil Aviation). Berikut adalah poin-poin utama pengertian penerbangan menurut perspektif hukum internasional:

1. Kedaulatan Udara (*Air Sovereignty*) Prinsip dasar dalam hukum internasional (Pasal 1 Konvensi Chicago) menetapkan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan teritorialnya. Artinya, penerbangan internasional bukanlah hak yang bebas, melainkan aktivitas yang memerlukan izin atau perjanjian antarnegara (*bilateral* maupun *multilateral*). (International Civil Aviation Organization, 1944a, sec. 1)
2. Klasifikasi Pesawat Udara Hukum internasional membedakan penerbangan berdasarkan jenis pesawatnya:
 - a. Pesawat Sipil (*Civil Aircraft*): Digunakan untuk pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial maupun pribadi.

(International Civil Aviation Organization, 1944a)

- b. Pesawat Negara (*State Aircraft*): Digunakan untuk kepentingan militer, bea cukai, dan kepolisian.(International Civil Aviation Organization, 1944a)

Aturan hukum internasional dalam Konvensi Chicago hanya berlaku untuk pesawat sipil, sedangkan pesawat negara diatur melalui kesepakatan khusus antarnegara.

- 3. Kebebasan Udara (*Freedoms of the Air*) Penerbangan internasional didefinisikan melalui konsep "Kebebasan Udara" yang diatur oleh *ICAO* (*International Civil Aviation Organization*), di antaranya:

- a. Hak Melintas: Hak untuk terbang melintasi wilayah negara lain tanpa mendarat (International Civil Aviation Organization, 1944b, sec. 1)
- b. Hak Transit: Hak untuk mendarat di negara lain untuk keperluan teknis (seperti pengisian bahan bakar) tanpa mengambil atau menurunkan penumpang. (International Civil Aviation Organization, 1944b)
- c. Hak Komersial: Hak untuk mengangkut penumpang/barang dari atau ke negara lain. (International Civil Aviation Organization, 1944b)

- 4. Status Hukum Pesawat Udara Menurut hukum internasional, pesawat udara memiliki kebangsaan berdasarkan tempat pesawat tersebut didaftarkan (*State of Registry*). Hal ini penting untuk menentukan:

- a. Hukum negara mana yang berlaku di dalam pesawat saat berada di ruang

udara internasional. (International Civil Aviation Organization, 1944a)

- b. Siapa yang bertanggung jawab atas kelaikudaraan dan keselamatan pesawat tersebut. (International Civil Aviation Organization, 1944a)

Kesimpulan Secara yuridis, penerbangan menurut hukum internasional adalah navigasi pesawat udara sipil yang melintasi batas-batas negara, yang pelaksanaannya tunduk pada prinsip kedaulatan negara, standar keselamatan global (*ICAO*), serta perjanjian internasional mengenai hak angkut dan tanggung jawab perdata.

B. Tinjauan Pustaka mengenai Konvensi Internasional

1. Definisi Konvensi

Konvensi adalah salah satu istilah yang digunakan untuk perjanjian internasional yang bersifat formal. Secara teknis, konvensi adalah instrumen hukum yang melahirkan hak dan kewajiban bagi negara-negara pesertanya yang didasarkan pada prinsip *pacta sunt servanda*. (Adolf, 2020, p. 12)

Secara umum, **konvensi internasional** adalah perjanjian formal antarnegara atau subjek hukum internasional lainnya yang diatur oleh hukum internasional untuk menciptakan hak dan kewajiban hukum bagi para pihak yang terlibat.

Meskipun istilah "traktat" (*treaty*) sering digunakan sebagai payung besar, istilah "konvensi" biasanya digunakan untuk perjanjian multilateral

yang melibatkan banyak negara dan bersifat membentuk hukum (*law-making treaties*).

2. Konvensi Internasional yang mengatur Hukum Udara Internasional

a. Konvensi Chicago 1944

Konvensi Chicago 1944 lahir dari kesadaran kolektif masyarakat internasional di penghujung Perang Dunia II bahwa teknologi penerbangan telah melampaui regulasi yang ada. Sebelum tahun 1944, pengaturan udara bersifat terfragmentasi. Konvensi ini muncul sebagai "konstitusi" yang menyatukan standar global. Menurut K. Martono dan Ahmad Sudiro dalam bukunya *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Konvensi ini bukan sekadar perjanjian teknis, melainkan instrumen hukum yang meletakkan landasan bagi ketertiban dunia di ruang udara. Tanpa keseragaman ini, navigasi udara internasional akan menghadapi risiko kecelakaan tinggi dan ketidakpastian hukum terkait hak lintas (Martono & Sudiro, 2019)

Pasal 1 Konvensi Chicago menegaskan prinsip *complete and exclusive sovereignty*. Penjelasan mendalam mengenai prinsip ini dapat ditemukan dalam buku E. Saefullah Wiradipradja *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Beliau menekankan bahwa kedaulatan ini mencakup ruang udara di atas daratan dan laut teritorial. Hal ini memberikan kewenangan absolut bagi negara kolong (*underlying state*) untuk mengatur, melarang, atau memberikan izin bagi pesawat asing.

Implementasi dari pasal ini sangat krusial dalam pertahanan nasional, di mana setiap pelanggaran ruang udara tanpa izin dianggap sebagai pelanggaran kedaulatan serius yang dapat memicu tindakan intersepsi militer. (Wiradipradja, 2021, p. 36)

Konvensi Chicago membagi pesawat menjadi dua kategori besar: pesawat sipil dan pesawat negara (*state aircraft*). Menurut Ahmad Sudiro dalam *Hukum Udara Internasional*, pembedaan ini sangat vital karena Konvensi Chicago hanya berlaku bagi pesawat sipil. Pesawat militer, polisi, dan bea cukai tidak memiliki hak lintas otomatis yang diatur dalam konvensi ini dan harus melalui mekanisme *diplomatic clearance* yang jauh lebih ketat. Selain itu, konvensi ini mengatur kewajiban negara untuk membantu pesawat yang berada dalam keadaan bahaya (*distress*), yang merupakan adopsi dari prinsip kemanusiaan di laut (*law of the sea*) ke dalam hukum udara (Martono & Sudiro, 2019)

Salah satu pencapaian terbesar Konvensi Chicago adalah pembentukan *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Sebagaimana dijelaskan oleh Huala Adolf dalam *Hukum Perjanjian Internasional*, ICAO memiliki fungsi legislatif unik melalui pembuatan *Annexes*. Meskipun *Annexes* ini secara teknis adalah aturan tambahan, namun bagi negara anggota, standar ini menjadi pedoman wajib dalam mengelola bandara, lisensi pilot, hingga keamanan penerbangan dari tindakan terorisme. Kodifikasi teknis ini memastikan bahwa pilot dari Indonesia dapat terbang ke belahan dunia mana pun dengan prosedur

komunikasi dan navigasi yang seragam (Adolf, 2020)

Secara ekonomi, Konvensi Chicago memfasilitasi perdagangan global melalui konsep "Kebebasan Udara" (*Freedom of the Air*). Meski Konvensi utama hanya memberikan hak teknis, perjanjian tambahan yang lahir darinya (seperti *International Air Transport Agreement*) memungkinkan maskapai untuk mengangkut penumpang dan kargo lintas negara. Hal ini menciptakan persaingan usaha yang sehat sekaligus tantangan bagi negara berkembang dalam melindungi industri penerbangan domestik mereka dari dominasi maskapai besar dunia.

b. Konvensi Montreal 1999

Konvensi Montreal 1999 lahir untuk menggantikan rezim Konvensi Warsawa 1929 yang dianggap sudah usang dan tidak lagi memberikan perlindungan yang adil bagi konsumen penerbangan modern. Menurut K. Martono dan Ahmad Sudiro dalam bukunya *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Konvensi Montreal bertujuan untuk melakukan unifikasi aturan tanggung jawab pengangkut udara internasional dalam satu instrumen hukum yang tunggal. Jika pada era Warsawa maskapai sangat dilindungi dengan batasan tanggung jawab (*limitation of liability*) yang rendah demi mendukung industri yang baru tumbuh, Konvensi Montreal 1999 justru berfokus pada perlindungan penumpang dan pemulihan kerugian secara penuh (Martono & Sudiro, 2019)

Salah satu terobosan hukum paling radikal dalam Konvensi Montreal 1999 adalah diperkenalkannya sistem tanggung jawab dua lapis untuk kasus kematian atau cedera tubuh penumpang (Pasal 21). Penjelasan mengenai mekanisme ini diuraikan secara mendalam oleh Ahmad Sudiro dalam *Hukum Udara Internasional*:

- 1) **Tingkat Pertama:** Pengangkut bertanggung jawab secara mutlak (*strict liability*) atas kerugian hingga jumlah tertentu (saat ini sekitar 128.821 SDR atau *Special Drawing Rights*). Pada lapis ini, maskapai tidak dapat membela diri atau membantah kesalahannya.
- 2) **Tingkat Kedua:** Untuk kerugian di atas jumlah tersebut, tanggung jawab didasarkan pada asumsi kesalahan (*presumption of fault*). Maskapai harus membayar kerugian penuh kecuali mereka dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kelalaian mereka atau semata-mata disebabkan oleh pihak ketiga (Martono & Sudiro, 2019)

Konvensi ini juga menyesuaikan diri dengan perkembangan teknologi informasi. Menurut E. Saefullah Wiradipradja dalam *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Konvensi Montreal 1999 secara resmi melegalkan penggunaan tiket elektronik (*e-ticket*) dan dokumen angkutan kargo elektronik. Hal ini menghilangkan formalitas kaku dari Konvensi Warsawa yang mengharuskan dokumen fisik yang sangat mendetail, yang jika hilang, dapat membatalkan hak maskapai untuk membatasi tanggung jawabnya (Wiradipradja, 2021)

Selain cedera fisik, Konvensi ini mengatur kerugian material lainnya:

- 1) **Keterlambatan:** Maskapai bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat keterlambatan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali mereka telah mengambil semua langkah yang wajar untuk menghindari kerugian tersebut.
- 2) **Bagasi dan Kargo:** Tanggung jawab dibatasi berdasarkan berat atau per penumpang dengan nilai SDR tertentu, kecuali ada deklarasi nilai khusus di awal pengiriman. Menurut Huala Adolf, batasan nilai tanggung jawab ini ditinjau secara berkala oleh ICAO setiap lima tahun untuk menyesuaikan dengan tingkat inflasi global (Adolf, 2020)

Konvensi Montreal 1999 menambah kemudahan bagi penumpang melalui penambahan yurisdiksi kelima. Penumpang kini dapat menggugat maskapai di pengadilan tempat penumpang tersebut memiliki tempat tinggal utama (*principal and permanent residence*), asalkan maskapai tersebut beroperasi di negara tersebut. Ini adalah kemajuan besar dibandingkan Konvensi Warsawa yang sering kali memaksa ahli waris korban kecelakaan pesawat untuk menggugat di negara asal maskapai yang jauh dan mahal secara logistik.

C. Tinjauan Pustaka mengenai Tanggung Jawab Korporasi

1. Definisi Tanggung Jawab Korporasi

Pertanggungjawaban korporasi (*corporate responsibility*) dalam konteks

hukum dan bisnis dapat dibagi menjadi dua dimensi utama: tanggung jawab secara hukum (*Liability*) dan tanggung jawab secara sosial (*Responsibility*). (Campbell Black, 2019, p. 1097)

a. Pertanggungjawaban Hukum (*Corporate Liability*)

Ini merujuk pada kewajiban hukum korporasi sebagai subjek hukum mandiri (*legal person*) untuk menanggung konsekuensi atas tindakan atau kelalaian yang melanggar aturan. (Colvin, 1995, p. 1)

1) **Pertanggungjawaban Pidana:** Korporasi dapat dijatuhi sanksi pidana (seperti denda atau pencabutan izin) jika terbukti melakukan tindak pidana. (Duff, 2007, p. 38)

2) **Pertanggungjawaban Perdata:** Kewajiban korporasi untuk membayar ganti rugi atas kerugian yang diderita pihak lain akibat perbuatan melawan hukum (*tort*) atau wanprestasi (pelanggaran kontrak). (Posner, 2014, p. 191)

b. Tanggung Jawab Sosial (*Corporate Social Responsibility* / CSR)

Ini merujuk pada komitmen korporasi untuk beroperasi secara etis dan berkontribusi pada pembangunan ekonomi berkelanjutan, serta kesejahteraan karyawan dan masyarakat sekitar.

c. Teori Dasar Pertanggungjawaban

Untuk menentukan kapan sebuah korporasi dianggap bersalah, dikenal beberapa teori hukum utama:

Teori	Penjelasan
Strict Liability	Pertanggungjawaban mutlak membuktikan adanya unsur kesalahan (diterapkan di kasus lingkungan hidup). (Montreal Convention, 1999)

Perbedaan Utama: *Liability* vs *Responsibility*

Secara teoretis, perbedaan keduanya terletak pada sumber dan sanksinya: ***Liability*** Bersumber dari peraturan perundang-undangan (yuridis). Jika dilanggar, sanksinya bersifat memaksa dari negara. Sedangkan ***Responsibility*** Awalnya bersumber dari etika dan moral. Namun, secara internasional, sebagian besar "*Responsibility*" telah bergeser menjadi "*Liability*" karena diatur dalam Konvensi Monreal.

2. Klasifikasi Tanggung Jawab Korporasi

Klasifikasi tanggung jawab korporasi internasional dalam ranah hukum dan bisnis global umumnya dibagi berdasarkan sifat hukum, mekanisme penegakan, dan standar internasional yang berlaku. (Muchlinski, 2007, p. 537)

a. Berdasarkan Sifat Mengikat (*Legal Force*)

Dalam hukum internasional, klasifikasi ini membedakan antara aturan

yang wajib ditaati secara hukum dan yang bersifat anjuran moral/etis.(D. Shelton, 2003, p. 4)

- 1) **Hard Law (Hukum Mengikat):** Bersumber dari perjanjian internasional atau konvensi yang telah diratifikasi oleh negara. Contohnya seperti **Konvensi Montreal 1999** (tanggung jawab maskapai dalam kecelakaan pesawat) atau konvensi mengenai pencemaran laut oleh kapal.(Shaw, 2017, p. 72)
- 2) **Soft Law (Hukum Tidak Mengikat):** Instrumen yang berisi standar perilaku etis. Meskipun tidak mengikat secara yuridis, *soft law* memiliki otoritas moral yang kuat dan sering menjadi cikal bakal hukum nasional. *Contoh: Prinsip-Prinsip Panduan PBB tentang Bisnis dan HAM (UNGP)* dan **Pedoman OECD untuk Perusahaan Multinasional**.(OECD, 2011, p. 17)

b. Berdasarkan Mekanisme Pertanggungjawaban

Karena korporasi sering kali beroperasi di banyak negara, tanggung jawabnya diklasifikasikan berdasarkan siapa yang menuntut:

- 1) **Tanggung Jawab Langsung (*Direct*):** Korporasi diminta bertanggung jawab langsung di hadapan badan internasional atau melalui mekanisme arbitrase internasional (misalnya sengketa investasi di ICSID). (Cassese, 2005, p. 140)
- 2) **Tanggung Jawab Tidak Langsung (*Indirect*):** Korporasi dimintai pertanggungjawaban melalui hukum nasional negara tempat ia

beroperasi (*Host State*) atau negara asalnya (*Home State*) berdasarkan kewajiban negara tersebut di mata internasional. (Simons & Macklin, 2014, p. 16)

c. Berdasarkan Tiga Pilar UNGP (*Protect, Respect, Remedy*)

Klasifikasi ini merupakan standar emas internasional saat ini untuk isu Bisnis dan Hak Asasi Manusia:

- 1) **Pilar I (*State Duty to Protect*)**: Kewajiban negara untuk melindungi warga dari pelanggaran oleh pihak ketiga (termasuk korporasi). (United Nations, 2011, p. 3)
- 2) **Pilar II (*Corporate Responsibility to Respect*)**: Tanggung jawab korporasi untuk **menghormati** HAM, yang dilakukan melalui proses *due diligence* (uji tuntas). (United Nations, 2011)
- 3) **Pilar III (*Access to Remedy*)**: Kewajiban bersama untuk menyediakan akses bagi korban guna mendapatkan pemulihan (secara hukum maupun non-hukum). (United Nations, 2011)

D. Tinjauan Pustaka mengenai Ganti Rugi Perusahaan Asuransi

1. Definisi Ganti Rugi

Definisi ganti rugi (sering disebut sebagai *damages* dalam konteks hukum sipil atau *reparation* dalam hukum internasional) secara umum merujuk pada upaya untuk mengembalikan pihak yang dirugikan ke posisi semula sebelum

kerugian terjadi.(Permanent Court of International Justice, 1928, p. 47) **Hugo Grotius (Bapak Hukum Internasional)** Grotius memperkenalkan prinsip "**Restitutio in Integrum**". Menurutnya ganti rugi bukan sekadar denda, melainkan kewajiban moral dan hukum untuk memulihkan keadaan. Jika terjadi pelanggaran, pihak yang bersalah wajib memperbaiki kerusakan yang ditimbulkan agar keadaan kembali seperti sedia kala (*to make it whole again*). (Grotius, 2012, pp. 241–242) Melalui kasus bersejarah **Chorzów Factory (1928)**, pengadilan internasional menetapkan standar definisi ganti rugi yang masih digunakan hingga saat ini ialah satu **Prinsip Utama** yaitu Ganti rugi harus, sejauh mungkin, menghapuskan semua konsekuensi dari tindakan ilegal tersebut dan membangun kembali situasi yang kemungkinan besar akan ada jika tindakan tersebut tidak dilakukan.(Permanent Court of International Justice, 1928)

2. Definisi Asuransi

Asuransi adalah suatu persetujuan di mana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas. (*Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)*, n.d., sec. 246) Menurut **Emmett J. Vaughan & Therese M. Vaughan** dalam buku mereka *Fundamentals of Risk and Insurance*, asuransi didefinisikan dari dua sudut pandang yang pertama **Secara Sosial:** Asuransi adalah perangkat sosial yang mengombinasikan risiko-risiko dari

individu ke dalam satu kelompok, menggunakan dana kontribusi (premi) untuk membayar kerugian yang dialami anggota kelompok tersebut. Yang kedua **Secara Hukum:** Asuransi adalah sebuah kontrak di mana satu pihak (penanggung) berjanji untuk membayar sejumlah uang atau memberikan kompensasi kepada pihak lain (tertanggung) jika terjadi peristiwa yang merugikan. (Vaughan & Vaughan, 2014, pp. 25–28) Sedangkan menurut **Robert I. Mehr & Emerson Cammack** Pakar asuransi ini menekankan asuransi sebagai alat pengalihan risiko: "Asuransi adalah suatu alat untuk mengurangi risiko dengan menggabungkan sejumlah unit yang terkena risiko yang sama, agar kerugian individu tersebut dapat diramalkan secara kolektif. Kerugian yang dapat diramalkan tersebut kemudian dipikul secara merata oleh semua unit dalam kelompok tersebut."(Mehr & Cammack, 1980, p. 34)

3. Bentuk ganti rugi asuransi

Sistem Pertanggungjawaban Dua Tingkat (*Two-Tier Liability*)

Berdasarkan Pasal 21 Konvensi Montreal 1999, ganti rugi untuk kematian atau cedera tubuh dibagi menjadi dua tahap:

- a. Tingkat Pertama (Tanggung Jawab Mutlak): Maskapai wajib membayar hingga jumlah tertentu tanpa memandang kesalahan. Saat ini batasnya adalah 128.821 SDR (*Special Drawing Rights*).
- b. Tingkat Kedua (Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan): Jika kerugian melebihi ambang batas tersebut, maskapai harus membayar ganti rugi penuh kecuali mereka dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut bukan karena

kelalaian mereka atau disebabkan sepenuhnya oleh pihak ketiga. (Montreal Convention, 1999)

E. Tinjauan Pustaka mengenai Kedudukan Hukum *ICAO*

1. Definisi organisasi *ICAO*

ICAO (*International Civil Aviation Organization*) atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional adalah **badan khusus di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB)** yang didirikan pada tahun 1944 berdasarkan **Konvensi Chicago**. Definisi *ICAO* menurut perspektif otoritas dan para ahli internasional meliputi:

a. Definisi Berdasarkan Konvensi Chicago (1944)

Dalam instrumen hukum pendiriannya, *ICAO* didefinisikan sebagai organisasi internasional yang bertujuan untuk: "Mengembangkan prinsip-prinsip dan teknik navigasi udara internasional serta membina perencanaan dan pengembangan transportasi udara internasional untuk menjamin pertumbuhan penerbangan sipil internasional yang aman dan teratur di seluruh dunia."

b. Definisi Menurut Para Ahli Internasional

1) Robert I. Mehr & Emerson Cammack:

Meninjau *ICAO* sebagai organisasi teknis yang berfungsi menyeragamkan ketentuan navigasi udara dunia. Tujuannya adalah

memastikan bahwa operasional penerbangan memiliki standar yang sama di mana pun pesawat tersebut berada. (Bartsch, 2018, p. 45)

2) **Emmett J. Vaughan**

Mendefinisikan *ICAO* sebagai lembaga regulator global yang menetapkan **SARPs** (*Standards and Recommended Practices*). *ICAO* dipandang sebagai "penjaga gawang" keselamatan udara yang memastikan risiko kecelakaan ditekan melalui standarisasi lisensi pilot, desain pesawat, dan kontrol lalu lintas udara. (Vaughan & Vaughan, 2014)

3) **Hugo Grotius (Dalam konteks Hukum Udara modern)**

Meski hidup jauh sebelum *ICAO*, prinsip *freedom of the skies* yang ia cetuskan menjadi dasar definisi *ICAO* modern sebagai lembaga yang mengatur kedaulatan negara atas ruang udara demi kepentingan perdamaian dan kerjasama ekonomi. (Abeyratne, 2014, p. 5)

2. Peran Utama

Peran utama *ICAO* (Organisasi Penerbangan Sipil Internasional) adalah **mengembangkan standar dan praktik internasional untuk penerbangan sipil yang aman, teratur, efisien, dan ekonomis**, berfungsi sebagai badan PBB untuk menyatukan 193 negara anggota dalam kerja sama udara demi kemajuan global, serta memfasilitasi perkembangan

transportasi udara yang mendukung pertumbuhan sosial-ekonomi dan konektivitas dunia. (International Civil Aviation Organization, 2011, p. 1)

Fungsi utamanya mencakup penyusunan standar teknis (*SARPs*), audit kepatuhan negara, penyediaan bantuan teknis, membangun kapasitas penerbangan, dan mencegah gangguan ilegal terhadap penerbangan sipil.

- a. **Pengembangan Kebijakan dan Standar:** Mengembangkan standar dan rekomendasi praktik (*SARPs*) untuk keselamatan, keamanan, efisiensi navigasi udara, fasilitasi, dan perlindungan lingkungan dalam penerbangan internasional. (Abeyratne, 2014)
- b. **Forum Kerjasama Global:** Menyediakan platform bagi negara-negara anggota untuk bekerja sama dan berbagi wilayah udara demi kepentingan bersama. (International Civil Aviation Organization, 2017, p. 2)
- c. **Katalis Pertumbuhan Ekonomi:** Mempromosikan transportasi udara sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi, pembangunan sosial, dan konektivitas global. (International Civil Aviation Organization, 2017)
- d. **Inovasi & Masa Depan Penerbangan:** Memimpin inovasi dan memetakan masa depan penerbangan di era digitalisasi dan teknologi baru. (International Civil Aviation Organization, 2017)

3. Fungsi Utama

- a. **Memastikan Keselamatan & Keamanan:** Mengembangkan standar keselamatan dan keamanan, serta melakukan audit kepatuhan melalui Program Audit Pengawasan Keselamatan Universal (*USOAP*). (Bartsch,

2018)

- b. **Navigasi Udara:** Mengatur dan meningkatkan kapasitas serta efisiensi sistem navigasi udara global. (Havel & Sanchez, 2014, p. 88)
- c. **Fasilitasi:** Mempermudah proses perjalanan udara internasional dengan mengurangi birokrasi. (Havel & Sanchez, 2014)
- d. **Perlindungan Lingkungan:** Mengatasi dampak lingkungan dari penerbangan. (International Civil Aviation Organization, 2017)
- e. **Membangun Kapasitas:** Memberikan bantuan teknis dan pelatihan untuk meningkatkan kemampuan penerbangan negara-negara anggota.
- f. **Mengatur Lalu Lintas Udara:** Menetapkan prinsip dasar seperti "Sembilan Kebebasan Udara" yang mengatur hak lintas udara antar negara. (de Leon, 2017, p. 45)

Secara keseluruhan, *ICAO* memastikan bahwa penerbangan sipil internasional tetap aman, teratur, dan terintegrasi secara global, mendukung konektivitas dan pembangunan berkelanjutan di seluruh dunia.

4. Kewenangan Organisasi *ICAO*

Kewenangan *ICAO* (*International Civil Aviation Organization*) bersumber langsung dari **Konvensi Chicago 1944**. Meskipun *ICAO* adalah organisasi internasional, penting untuk dipahami bahwa kewenangannya bersifat **regulatoris dan teknis**, bukan eksekutif (seperti polisi yang bisa langsung menangkap). (Havel & Sanchez, 2014)

Kewenangan Utama *ICAO* meliputi:

a. Kewenangan Legislatif (Pembuatan Aturan)

ICAO memiliki otoritas tertinggi dalam menetapkan standar teknis penerbangan dunia.

1) **Mengadopsi *SARPs*:** Kewenangan untuk menyusun dan mengubah *Standards and Recommended Practices (SARPs)* yang dituangkan dalam **19 Annex**. Standar ini mencakup segala hal mulai dari lisensi pilot, desain pesawat, hingga protokol keamanan siber penerbangan. (International Civil Aviation Organization, 1944a)

2) **Standardisasi Global:** Memastikan bahwa aturan navigasi udara di seluruh dunia seragam, sehingga pesawat dari satu negara dapat beroperasi dengan aman di wilayah udara negara lain. (de Leon, 2017)

b. Kewenangan Yudisial (Penyelesaian Sengketa)

Berdasarkan Pasal 84 Konvensi Chicago, Dewan *ICAO* memiliki fungsi unik sebagai "hakim":

Arbiter Sengketa: Jika terjadi perselisihan antar negara anggota mengenai penafsiran atau penerapan Konvensi Chicago yang tidak bisa diselesaikan lewat negosiasi, Dewan *ICAO* berwenang memberikan keputusan hukum.

Contohnya seperti Sengketa mengenai rute penerbangan atau penggunaan ruang udara yang dianggap melanggar kedaulatan atau perjanjian internasional. (International Civil Aviation Organization, 1944a)

c. Kewenangan Pengawasan (*Oversight*)

ICAO memiliki kewenangan untuk "memeriksa" kesiapan negara

anggotanya melalui program audit:

1) ***USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme):***

Kewenangan untuk mengaudit otoritas penerbangan sipil nasional guna memastikan mereka mematuhi standar keselamatan global. (Bartsch, 2018)

2) ***Penerbitan SSC (Significant Safety Concern):*** Jika ditemukan

pelanggaran berat, *ICAO* berwenang mengeluarkan status SSC. Meskipun *ICAO* tidak bisa menutup bandara suatu negara, status ini berfungsi sebagai "peringatan merah" bagi dunia internasional yang dapat memicu pelarangan terbang (*blacklist*) oleh negara-negara lain. (Huang, 2009, p. 165)

ICAO juga memiliki Batasan Kewenangan hukum yang jelas seperti **Tidak Memiliki Kekuatan Paksa Langsung**, *ICAO* tidak bisa menjatuhkan sanksi fisik atau denda langsung kepada maskapai. Kewenangan penegakan hukum (*enforcement*) tetap berada di tangan **Negara Anggota** (melalui otoritas nasional seperti DGCA di Indonesia atau FAA di AS). **Hanya Untuk Pesawat Sipil:** Kewenangan *ICAO* **tidak berlaku** untuk pesawat negara (*State aircraft*), seperti pesawat militer, polisi, atau bea cukai.