

**PERAN INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
(ICAO) DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN
INTERNASIONAL BAGI PESAWAT TERBANG SIPIL
MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944**

SKRIPSI

**Ditulis Untuk Memenuhi Syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:
M. Alwi Fatahilah Pohan
NPM: 2106200302



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2025**

PENGESAHAN SKRIPSI

Judul : PERAN *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION* (ICAO) DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL BAGI PESAWAT TERBANG CIVIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944

Nama : M ALWI FATAHILAH POHAN

Npm : 2106200302

Prodi / Bagian : Hukum / Hukum Internasional

Skripsi tersebut diatas telah diujikan oleh Dosen Penguji Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara pada tanggal 13 September 2025.

Dosen Penguji

		
<u>MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H., M.H.</u> NIDN. 0118097203	<u>EL RABIAH Z. HARAHAP S.H. M.H.</u> NIDN. 0120076501	<u>Dr. HARISMAN, S.H., M.H.</u> NIDN. 0103047302

Disahkan Oleh :
Dekan Fakultas Hukum UMSU



Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H. M.Hum.
NIDN: 0122087502



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https://umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Ula menjawab surat ini agar diberikan
Respon dan Tanggapan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata-I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam Sidangnya yang diselenggarakan pada hari **Sabtu**, Tanggal **13 September 2025**, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah Mendengar, Melihat, Memperhatikan, Menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : M ALWI FATAHILAH POHAN
NPM : 2106200302
PRODI / BAGIAN : HUKUM/ HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : PERAN *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION* (ICAO) DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL BAGI PESAWAT TERBANG SIPIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944

Dinyatakan : (**B+**) Lulus Yudisium Dengan Predikat **Baik Sekali**
() Lulus Bersyarat, memperbaiki / Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar **Sarjana Hukum (S.H)** Dalam Bagian **Hukum Internasional**.

PANITIA UJIAN

Ketua

Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN. 0122087502

Sekretaris

Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H
NIDN. 0118047901

Anggota Penguji:

1. MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H, M.H
2. Hj. RABIAH Z.HARAHAP S.H., M.H
3. Dr. HARISMAN, S.H M.H.

1.
2.
3.

FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474-6631003
<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [f](#) umsumedan [ig](#) umsumedan [tw](#) umsumedan [yt](#) umsumedan

Eksample surat ini akan diterbitkan
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENETAPAN HASIL UJIAN SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

Berdasarkan Berita Acara Ujian Skripsi yang dilaksanakan pada hari **Sabtu** tanggal **13 September 2025**. Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini menetapkan bahwa :

Nama : M ALWI FATAHILAH POHAN
NPM : 2106200302
Prodi/Bagian : HUKUM/ HUKUM INTERNASIONAL
Judul Skripsi : PERAN *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION* (ICAO)
DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL
BAGI PESAWAT TERBANG SIPIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944

Penguji : 1. MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H, M.H NIDN: 0118097203
2. Hj. RABIAH Z HARAHAH S.H., M.H NIDN: 0120076501
3. Dr. HARISMAN, S.H., M.H NIDN: 0103047302

Lulus, dengan nilai B+, Predikat Baik Sekali

Oleh karenanya dinyatakan berhak menggunakan gelar **Sarjana Hukum (S.H)**.

Ditetapkan di Medan
Tanggal, 13 September 2025

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris



Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H.M.Hum.
NIDN: 0122087502



Assoc. Prof. Dr. Zainuddin, S.H., M.H.
NIDN: 0118047901



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474-6631003
https://umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Etila menjabar surat ini agar disalurkan
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bagi:

NAMA : M ALWI FATAHILAH POHAN
NPM : 2106200302
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : PERAN *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION* (ICAO) DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL BAGI PESAWAT TERBANG SIPIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944
PENDAFTARAN : 10 September 2025

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

DOSEN PEMBIMBING


Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H., M.Hum.
NIDN. 0122087502


Dr. HARISMAN, S.H, M.H.
NIDN. 0103047302



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474-6631003

<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [umsu](https://www.facebook.com/umsu) [umsu](https://www.instagram.com/umsu) [umsu](https://www.youtube.com/umsu) [umsu](https://www.tiktok.com/umsu)

Bila menjawab surat ini agar disebutkan
Noor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BUKTI PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara telah menerima Pendaftaran Ujian Skripsi:

Nama : M ALWI FATAHILAH POHAN
NPM : 2106200302
Prodi/Bagian : HUKUM/ HUKUM INTERNASIONAL
Judul Skripsi : PERAN *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION* (ICAO) DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL BAGI PESAWAT TERBANG SIPIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944
Dosen Pembimbing : Dr.HARISMAN S.H.,M.H. NIDN: 0103047302

Selanjutnya layak untuk diujikan

Medan, 10 September 2025

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H. M.Hum.
NIDN. 0122087502

Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H
NIDN. 0118047901



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624567 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id fahum@umsu.ac.id

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : M. ALWI FATAHILAH POHAN
NPM : 2106200302
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ PIDANA
**JUDUL SKRIPSI : PERAN INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
ORGANIZATON (ICAO) DALAM MENGATUR LALU
LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL BAGI
PESAWAT TERBANG SIPIL MENURUT KONVENSI
CHICAGO 1944**

**Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian Skripsi**

Medan, 10 September 2025

Pembimbing

HARISMAN, SH., MH
NIDN. 0103047302



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474-6631003
https://umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Etila menjabah sorpi ini agar diabaskan
Namat dan tanggalnya

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Saya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang bertandatangan di bawah ini :

NAMA : M ALWI FATAHILAH POHAN
NPM : 2106200302
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : PERAN *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION* (ICAO) DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL BAGI PESAWAT TERBANG SIPIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa Skripsi yang saya tulis secara keseluruhan adalah hasil penelitian karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini diketahui merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Medan, 13 September 2025

Saya yang menyatakan,



M ALWI FATAHILAH POHAN
NPM. 2106200302



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474-6631003

<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [umsu](https://www.facebook.com/umsu) [umsu](https://www.instagram.com/umsu) [umsu](https://www.youtube.com/umsu)

Bila mengawali surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : M ALWI FATAGILAH POHAN
NPM : 2106200302
Prodi/Bagian : Hukum/ Hukum Internasional
Judul Skripsi : PERAN INTERNASIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO) DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL BAGI PESAWAT TERBANG SIPIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944
Pembimbing : Harisman, S.H., M.H.

No.	TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
1	18 Maret 2025	diskusi judul	
2	15 Mei 2025	perbaikan rumusan masalah	
3	30 Juli 2025	perbaikan rumusan masalah 1	
4	4 Agustus 2025	pengajuan skripsi	
5	21 Agustus 2025	perbaikan bab 2	
6	20 Agustus 2025	perbaikan daftar isi	
7	1 September 2025	perbaikan metode penelitian	
8	7 September 2025	perbaikan kesimpulan	
9	9 September 2025	ACE untuk meja hijau	

Mahasiswa dengan data dan judul skripsi tersebut di atas telah melalui proses bimbingan dan telah dilakukan pemeriksaan terhadap daftar pustaka, oleh karenanya skripsi tersebut disetujui untuk diujikan.

Diketahui,

Dekan Fakultas Hukum

Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.Hum

NIDN : 0122087502

Dosen Pembimbing

Harisman, S.H., M.H.

NIDN : 0103047302

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah, segala puji hanya milik Allah SWT, yang telah memberikan rahmat, taufik, serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Shalawat serta salam semoga tercurah kepada Nabi Muhammad SAW, keluarga, sahabat, dan seluruh umatnya yang setia mengikuti sunnah beliau. Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT karena dengan rahmat dan karuniaNya, penulis diberi kekuatan serta kesehatan untuk menuntaskan penelitian ini. Skripsi yang berjudul “Peran Internasional Civil Aviation Organization (ICAO) Dalam Mengatur Lalu Lintas Penerbangan International Bagi Pesawat terbang Sipil Menurut Konvensi Chicago 1944” Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang tua tercinta, Rahmat Pohan dan Sarihon Siregar atas kasih sayang dan dukungan yang tiada henti selama ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada abang tercinta Syaifin Nuha Fauzi Pohan yang telah memberikan motivasi serta inspirasi dalam menempuh setiap langkah perjalanan akademis. Tidak lupa, penulis juga mengungkapkan terima kasih kepada adik Syawal Arba’i Alfaridzi Pohan atas kehadiran dan dukungan selalu membawa semangat dan keceriaan.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan, dukungan, dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Agussani, M.AP., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
2. Bapak Dr. Faisal, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
3. Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
4. Ibu Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
5. Bapak Harisman,SH.,MH selaku Kepala Bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan juga selaku dosen pembimbing Skripsi yang telah memberikan bimbingan, arahan, waktu, dan serta motivasi yang sangat berharga selama proses penyusunan skripsi ini;
6. Bapak Nasir Sitompul SH.,MH selaku Dosen Penguji Skripsi, yang telah memberikan masukan, kritik, serta saran yang sangat berharga dalam skripsi ini;
7. Bapak Dr.Ismail koto SH.,MH selaku Dosen pembimbing Akademik
8. Seluruh Dosen Pengajar dan Pegawai di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan ilmu, bimbingan, serta dukungan informasi selama masa perkuliahan;
9. Abdi Kurniawan Ahmad Zainal,Al Hasbi Akbar,Andre Abdalla,Defia Dinda Praselia,Denilson Junior Panjaitan, Einil Rizar Fathir,Firmansyah,Eko,Irpan Hidayat,Nanda Maulana, Nanda

Syahputra, Nasrul Zulmi, Raja Hilmy Siregar, Robi Sanri yang menjadi teman terbaik penulis dan memberikan segala dukungan, kebersamaan dan semangat.

10. Natasya Agnesta yang telah menjadi *partner* di dalam game dalam mengisi waktu luang sembari mengerjakan skripsi

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca, khususnya dalam menambah wawasan dan ilmu pengetahuan dalam peraturan mengenai penerbangan internasional. Penulis juga menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Meskipun telah berusaha sebaik mungkin dalam menyusun dan menyajikannya. Penulis dengan terbuka menerima segala bentuk kritik dan saran yang membangun demi perbaikan di masa yang akan datang.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Medan, 29 Juni 2025
Hormat Saya,

M ALWI FATAHILAH
NPM:2106200302

ABSTRAK

PERAN INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO) DALAM MENGATUR LALU LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL BAGI PESAWAT TERBANG SIPIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944

Peran International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam mengatur lalu lintas penerbangan internasional bagi pesawat terbang sipil, berdasarkan Konvensi Chicago 1944. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif deskriptif dengan pendekatan perundang-undangan, memanfaatkan data primer (Konvensi Chicago 1944, peraturan ICAO, dan peraturan perundang-undangan Indonesia terkait), data sekunder (buku, jurnal, dan publikasi), serta data tersier (internet dan kamus hukum).

Penelitian ini menganalisis kontribusi ICAO dalam meningkatkan keselamatan penerbangan sipil, pengaturan lalu lintas penerbangan di daerah konflik, dan pengaturan prosedur pendaratan dan lepas landas. Hasil penelitian diharapkan memberikan manfaat teoritis sebagai referensi ilmiah dan sumbangan pemikiran dalam perkembangan ilmu hukum internasional, serta manfaat praktis sebagai masukan bagi pihak-pihak terkait.

Penelitian ini juga membahas beberapa kasus kecelakaan pesawat untuk mengilustrasikan peran dan keterbatasan ICAO. Kesimpulannya, ICAO berperan signifikan dalam meningkatkan keselamatan penerbangan, namun masih ada tantangan dalam mengatur penerbangan di daerah konflik dan dalam penerapan standar prosedur pendaratan dan lepas landas secara universal.

Kata Kunci: Konvensi Chicago 1944, Lalu Lintas Penerbangan Internasional, Udara Internasional, Prosedur Pendaratan dan Lepas Landas.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
ABSTRAK... ..	iv
DAFTAR ISI.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Definisi operasional... ..	7
C. Keaslian Penelitian... ..	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	15
A. International Civil Aviation Organization (ICAO) ..	15
B. Pesawat Terbang Sipil... ..	21
C. Lalu lintas Penerbangan Internasional... ..	25
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAAN... ..	34
A. Pengaturan lalu lintas penerbangan bagi pesawat terbang sipil menurut Konvensi Chicago 1944	33
B. Peran ICAO Dalam mengatur lalu lintas penerbangan internasional bagi pesawat terbang Sipil	42
C. Hambatan dari ICAO dalam mengatur lalu lintas pesawat terbang sipil menurut Konvensi Chicago 1944	52
BAB IV KESIMPULAN & SARAN.....	73
A. KESIMPULAN... ..	72
B. SARAN.....	73
DAFTAR PUSTAKA... ..	77

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penerbangan telah menjadi salah satu mode transportasi yang paling penting dan strategis dalam era modern ini. Dengan kemampuan untuk mengangkut penumpang dan kargo dalam waktu yang relatif singkat, penerbangan telah menjadi pilihan utama untuk perjalanan jauh. Perkembangan sarana transportasi umum telah menjadikan dunia seolah tanpa batas, jarak ratusan kilometer yang dahulu harus ditempuh berhari-hari, kini dapat dicapai hanya dalam waktu hitungan jam saja. Kebutuhan akan sarana transportasi pun kini seolah telah berubah menjadi kebutuhan utama.

Apalagi di tengah arus globalisasi yang membutuhkan mobilitas tinggi, cepat dan efisien, tentu saja akan mengakibatkan transportasi menjadi sesuatu hal yang sangat dibutuhkan oleh manusia. Sebagai salah satu sarana transportasi umum, pesawat menawarkan berbagai keunggulan dibandingkan sarana transportasi lainnya. Efisiensi waktu, tarif yang cukup terjangkau, kenyamanan pelayanan yang diberikan, jangkauan destinasi yang luas dan hampir tidak terbatas dan lain sebagainya merupakan keunggulan yang dinilai sangat tepat untuk mendukung proses mobilitas dalam arus globalisasi.

Sehingga dengan berbagai keunggulan tersebut, pesawat mulai banyak digunakan oleh masyarakat sebagai salah satu sarana transportasi terutama untuk jarak jauh yang bahkan tidak hanya terbatas pada destinasi yang ada di dalam satu negara, tetapi juga destinasi yang berada di negara lain atau dapat disebut juga

sebagai penerbangan internasional. Dalam setiap kegiatan pengangkutan, resiko terjadinya kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari sehingga unifikasi pengaturan mengenai hal tersebut merupakan sesuatu hal yang mutlak untuk dilakukan.

Sistem transportasi udara di Indonesia semakin memegang peranan penting dalam pembangunan perekonomian, yaitu kewenangan transportasi udara untuk dapat melayani seluruh wilayah nusantara, terutama dalam kaitannya dengan percepatan arus informasi, barang, penumpang dan lain sebagainya. Bandar udara yang selanjutnya disingkat bandar udara merupakan prasarana penunjang transportasi udara yang sangat penting karena daerah-daerah yang dahulu sulit dijangkau melalui jalur transportasi darat kini dapat diakses melalui jalur transportasi udara untuk menghubungkan dalam bidang perekonomian, pemerintahan, pariwisata dan bidang lainnya.¹

AVSEC adalah unit yang bertanggung jawab atas keamanan operasional penerbangan dan fasilitas di bandar udara yang meliputi keamanan penumpang, barang, pesawat udara, fasilitas, objek vital, sisi darat dan sisi udara, dan lain-lain terutama yang berada di dalam wilayah perimeter bandar udara. Bandar udara di Indonesia senantiasa mengembangkan sarana dan prasarana untuk menjamin memberikan pelayanan terbaik yang mengutamakan keselamatan dan kepuasan pelanggan.

Salah satu posisi vital yang wajib hadir di bandara adalah *Aviation Security* (AVSEC). *Aviation Security* (AVSEC) sendiri adalah Personel Keamanan

¹ Adhy Riadhy Arafah, Sarah Amelia Nursiani. 2019. *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*, Jakarta: Prenada Media Group, halaman 1.

Penerbangan yang mempunyai (membutuhkan) surat izin atau surat keterangan kemahiran petugas (SKTP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP//1765/XII//1010 Bab I butir 9).² Untuk penerbangan domestik, hukum nasional Indonesia mengacu pada undang-undang nomor 1 tahun 2009 dengan ketentuan nilai ganti ruginya berada di peraturan menteri perhubungan 77 tahun 2011 untuk luka fisik dan peraturan menteri perhubungan nomor 89 tahun 2015 terkait dengan keterlambatan.³

Menyadari pentingnya peranan transportasi udara tersebut dalam pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah serta dalam kehidupan manusia di seluruh dunia, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) mengadakan Konvensi Internasional yang mengatur tentang Penerbangan Sipil dan telah mengikat 190 negara yaitu *Convention on International Civil Aviation* atau sering dikenal dengan Konvensi Chicago 1944. Indonesia sebagai salah satu Negara anggota dari Konvensi tersebut, mengeluarkan regulasi terhadap kegiatan penerbangan, yaitu Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dimana menurut Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan

² Primadi Candra Susanto, 2019, Personel Aviation Security Menjaga Keamanan Di Bandar Udara, *Aviasi Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan* Vol. 16 No.2, halaman 15.

³ Hasim purba.2017.*Mewujudkan Keselamatan Pembangunan Dengan Membangun Kesadaran Hukum Bagi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture*,jurnal hukum samudra keadilan,volume 12,halaman 97.

keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁴

Perencanaan transportasi udara internasional guna menjamin keselamatan dan pertumbuhan tertib penerbangan sipil internasional dan untuk mendorong desain dan pengoperasian untuk tujuan damai, untuk mendorong pengembangan fasilitas navigasi udara, untuk mencegah perambahan ekonomi yang disebabkan oleh persaingan tidak sehat, untuk menghilangkan diskriminasi dan meningkatkan keselamatan dan kemajuan penerbangan internasional.

Di dalam al-quran menegaskan bahwa pentingnya keselamatan dan keamanan dalam lalu lintas penerbangan internasional. Allah menjelaskan dalam surat al-baqarah ayat 143:

كُنْتُ النَّبِيَّ الْفَبْلَةَ جَعَلْنَا وَمَا شَهِيْدٌ عَلَيْكُمْ الرَّسُوْلُ وَيَكُوْنُ النَّاسُ عَلَى شُهَدَاءَ لَتَكُوْنُوْا وَسَطًا اَمَةً جَعَلْنٰكُمْ وَكَذٰلِكَ
 اَللّٰهُ كَانَ وَمَا اَللّٰهُ هَدٰى الَّذِيْنَ عَلَى اِلَّا لَكَبِيْرَةٌ كَانَتْ وَاِنْ عَقِيْبُهُ عَلَى يَنْقَلِبُ مِمَّنْ الرَّسُوْلُ يَنْبَغِ مَنْ لِنَعْلَمُ اِلَّا عَلَيْهَا
 ﴿١٤٣﴾ رَّحِيْمٌ لَّرْءُوْفٌ بِالنَّاسِ اَللّٰهُ اِنَّ اِيْمَانَكُمْ لِيُضَيِّعُ

"Dan demikian (pula) Kami telah menjadikan kamu (umat Islam), umat yang adil dan pilihan agar kamu menjadi saksi atas (perbuatan) manusia dan agar Rasul (Muhammad) menjadi saksi atas (perbuatan) kamu”

Surah Al-mulk ayat 4 :

مِنْ تَرٰى هَلْ الْبَصَرُ فَاَرْجِعْ تَفُوْتٍ مِّنَ الرَّحْمٰنِ خَلْقٍ فِيْ تَرٰى مَا طِبَاقًا سَمُوْتٍ سَبْعَ خَلْقٍ لِّذِيْ
 ﴿٤﴾ فُطُوْرٍ

⁴ D.W.bowett.1992.*The Law Of International Institutional*.Jakarta:Sinar Grafika.Halaman 138

(Dia juga) yang menciptakan tujuh langit berlapis-lapis. Kamu tidak akan melihat pada ciptaan Tuhan Yang Maha Pengasih ketidakseimbangan sedikit pun. Maka, lihatlah sekali lagi! Adakah kamu melihat suatu cela? ⁵

Pembentukan ICAO sebagai organisasi keselamatan penerbangan sipil internasional berhasil mengurangi jumlah dan intensitas kecelakaan pesawat terbang komersial secara signifikan. Tetapi ICAO tidak dapat mengurangi grafik jumlah kematian pertahun. Berdasarkan penjelasan latar belakang diatas ,maka saya tertarik untuk mengangkat sebuah penelitian yang berjudul ‘’peran ICAO dalam mengatur lalu lintas penerbangan internasional dalam penerbangan sipil,menurut konvensi chicago 1944’’.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas dapat di tarik beberapa permasalahan yang akan menjadi pembahasan penelitian ini nantinya,dapapun permasalahannya yaitu:

- a. Bagaimana pengaturan lalu lintas penerbangan internasional bagi pesawat terbang sipil menurut Konvensi Chicago 1944 ?
- b. Bagaimana peran ICAO dalam mengatur lalu lintas penerbangan internasional bagi pesawat terbang sipil.?
- c. Bagaimana hambatan dari ICAO dalam mengatur lalu lintas pesawat terbang sipil menurut konvensi chicago 1944.?

⁵ Rossi Pasarella.2021.*The Effect Of Canges That Occurred After ICAO Standardization On World Civil Aivations Accidents*.Palembang:UNSRI Press,Halaman 182

2. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini ditulis untuk memberikan pengetahuan bagi pembaca berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penulisan ini dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui bagaimana pengaturan lalu lintas penerbangan internasional bagi pesawat terbang sipil menurut Konvensi Chicago 1944.
- b. Untuk mengetahui bagaimana peran ICAO dalam mengatur keselamatan dan keamanan pesawat terbang sipil dalam lalu lintas internasional di daerah berkonflik.
- c. Untuk mengetahui bagaimana ICAO mengatur prosedur keselamatan pendaratan dan lepas landas bagi pesawat terbang sipil internasional menurut konvensi chicago 1944.

3. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis dan praktis, yaitu:

- a. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat melalui pemikiran-pemikiran secara teoritis, sekurang-kurangnya dapat dijadikan sebagai referensi ilmiah dan sumbangan pemikiran yang berguna dalam perkembangan ilmu hukum serta sebagai sumbangan pemikiran dunia pendidikan khususnya dibidang hukum internasional mengenai peran ICAO dalam mengatur lalu lintas penerbangan

internasional bagi pesawat terbang sipil menurut konvensi chicago 1944.

- b. Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan bagi pihak-pihak yang terkait termasuk bagi kepentingan negara, bangsa, masyarakat dan praktisi hukum sekaligus dapat membantu penelitian selanjutnya bagi mahasiswa yang ingin meneliti hal yang serupa.

B. Definisi operasional

Definisi operasional merupakan kalimat-kalimat yang disusun berdasarkan arah dan tujuan penelitian. Definisi operasional bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada pembaca terhadap batasan-batasan ruang lingkup fokus kajian yang akan diteliti.⁶ sesuai dengan judul penelitian yang diajukan oleh penulis yaitu **“peran ICAO dalam mengatur lalu lintas penerbangan internasional bagi pesawat terbang sipil menurut konvensi chicago 1944”** selanjutnya penulis terangkan definisi operasional penelitian sebagai berikut:

1. ICAO : ICAO (International Civil Aviation Organization) adalah organisasi internasional yang bertanggung jawab untuk mengatur dan mengembangkan penerbangan sipil internasional. ICAO didirikan pada tahun 1944 dan bermarkas di Montreal, Kanada.
2. Lalu lintas: Lalu lintas adalah pergerakan orang, kendaraan, dan barang dari satu tempat ke tempat lain melalui jaringan jalan, jalur kereta api, jalur laut, dan jalur udara.

⁶ Faizal et.al. *Pedoman Penulisan Skripsi*. 2023, Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU), Halaman 5.

3. Pesawat terbang sipil : Pesawat terbang sipil adalah pesawat terbang yang digunakan untuk keperluan sipil, seperti transportasi penumpang, kargo, dan lain-lain.
4. Konvensi Chicago 1944 : Konvensi Chicago 1944 merupakan landasan hukum bagi penerbangan sipil internasional dan menetapkan prinsip-prinsip dasar untuk penerbangan sipil, termasuk keselamatan, keamanan, dan kerja sama internasional.

C. Keaslian Penelitian

Berdasarkan permasalahan dan cara yang terdapat dalam judul penelitian ini, penulisan ini merupakan hasil karya asli penulis dan bukan bahan duplikasi atau penciplakan ataupun plagiat dari karya penulis lain. Walaupun ada beberapa penelitian lain yang hampir sejenis dengan penelitian yang peneliti lakukan, akan tetapi terbukti bukan merupakan duplikasi atau ciplakan ataupun plagiat dari hasil karya lain.

Berdasarkan hal tersebut adapun penelitian penulis lain diantaranya:

1. Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Ilham dengan nomor mahasiswa 152030196 dari universitas pasundan (unpas) tahun 2019 dari program studi hubungan internasional, fakultas ilmu sosial dan ilmu politik dengan judul "peran ICAO (International civil aviation organization) dalam penanganan keselamatan penerbangan sipil internasional". Adapun rumusan masalahnya yang diangkat adalah:

- a. Bagaimana keselamatan dalam penerbangan sipil internasional dapat terjamin?
 - b. Bagaimana peran ICAO dalam penanganan kasus penembakan pesawat Malaysia Airlines MH 17 Tahun 2014.?
 - c. Bagaimana peran ICAO dalam keselamatan penerbangan internasional dalam kasus penembakan pesawat MH17.?
2. penelitian yang dilakukan oleh yudhian wirasatya dengan nomor mahasiswa 1310111116 dari universitas andalas tahun 2018 dari program studi ilmu hukum dengan judul “ pengaturan investigasi kecelakaan pesawat udara meneurut international civil aviation (ICAO) dan implementasinya di indonesia” adapun rumusan masalah yang diangkat adalah :
 - a. Bagaimana pengaturan Hukum Internasional tentang Investigasi kecelakaan pesawat udara.?
 - b. Bagaimana tatacara investigasi yang dilakukan dalam kecelakaan pesawat udara menurut hukum nasional dan pelaksanaannya di Indonesia.?
3. penelitian yang dilakukan oleh evandri paulus silitonga dengan nomor mahasiswa 56192010006 dari politeknik penerbangan tahun 2024 dari program studi teknologi rekayasa bandar udara dengan “judul Analisis peningkatan keselamatan operasi penerbangan pada *shoulder taxiway strip* di bandar udara internasional kualanamu” adapun rumusan masalah yang diangkat adalah:

- a. Bagaimana kondisi *eksisting shoulder taxiway strip* di Bandar Udara Internasional Kualanamu berdasarkan standar keselamatan operasi penerbangan yang ditetapkan oleh ICAO Doc 9157 Design Manual Part 2 dan Peraturan Dirjen Hubud No. PR 21 Tahun 2023 tentang standar teknis dan operasional peraturan keselamatan penerbangan sipil ?
- b. Apa pengaruh peningkatan lebar *shoulder taxiway strip* terhadap keselamatan operasi penerbangan di Bandara Internasional Kualanamu ?
- c. Bagaimana perencanaan dan implementasi peningkatan *shoulder taxiway strip* dapat dilakukan untuk memenuhi standar yang ditetapkan ?

Secara konstruktif substansi dan pembahasan terhadap ketiga penelitian tersebut di atas, maka dapat dikatakan cukup berbeda dengan penelitian yang dilakukan penulis saat ini , yakni terkait dengan peran ICAO dalam lalu lintas penerbangan internasional bagi pesawat terbang sipil menurut konvensi chicao 1944.

D. Metode Penelitian

Penelitian merupakan sarana untuk mendapatkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan fakta-fakta secara sistematis dan konsisten. Melalui proses penelitian ini diadakan analisa konstruksi terhadap data yang telah dikumpulkan dan diolah agar mendapatkan hasil yang maksimal maka metode yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian adalah penelitian normatif. Penelitian ini adalah hukum secara normatif. Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum untuk sebuah bangunan norma⁷

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian termasuk dalam penelitian kategori deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang hanya melukiskan keadaan objek dan peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan yang berlaku secara umum.

3. Pendekatan Penelitian

Pendekatan secara perundang-undangan. Pendekatan perundang-undangan adalah untuk menganalisis dan memahami peraturan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam suatu negara dan juga berlaku dalam konvensi internasional. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dalam rangka penelitian hukum untuk kepentingan praktis maupun penelitian hukum untuk kepentingan akademis.

4. Sumber Data Penelitian

Sumber data yang digunakan dalam melakukan penelitian hukum yang berlaku di fakultas hukum umsu terdiri dari data yang bersumber dari hukum islam yaitu al-qur'an terkait dengan penelitian ini adalah terdapat di surah al baqarah ayat 143:

⁷ Eka NAM Sihombing Dan Cynthia Hadita, 2020, *Penelitian Hukum*, Malang: Setara Press, halaman 43

وَكَذَلِكَ جَعَلْنَاكُمْ أُمَّةً وَسَطًا لِتَكُونُوا شُهَدَاءَ عَلَى النَّاسِ وَيَكُونَ الرَّسُولُ عَلَيْكُمْ شَهِيدًا ۚ وَمَا جَعَلْنَا الْقِبْلَةَ الَّتِي كُنْتَ عَلَيْهَا إِلَّا لِنَعْلَمَ مَنْ يَتَّبِعِ الرَّسُولَ مِمَّنْ يَنْقَلِبُ عَلَى عَقْبَيْهِ ۚ وَإِنْ كَانَتْ لَكَبِيرَةً إِلَّا عَلَى الَّذِينَ هَدَى اللَّهُ وَمَا كَانَ اللَّهُ لِيُضِلَّ إِيْمَانَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ بِالنَّاسِ لَرَّءُوفٌ رَحِيمٌ ﴿١٤٣﴾

Dan demikian (pula) Kami telah menjadikan kamu (umat Islam), umat yang adil dan pilihan agar kamu menjadi saksi atas (perbuatan) manusia dan agar Rasul (Muhammad) menjadi saksi atas (perbuatan) kamu”

Surah al ayat 4:

﴿فُطُورٍ مِّن تَرَى هَلْ الْبَصَرُ فَاَرَجَع تَفُوتٍ مِّن الرَّحْمَنِ خَلْقٍ فِي تَرَى مَا طِبَاقًا سَمَوَاتٍ سَبْعَ خَلْقٍ لَّذِي﴾

(Dia juga) yang menciptakan tujuh langit berlapis-lapis. Kamu tidak akan melihat pada ciptaan Tuhan Yang Maha Pengasih ketidakseimbangan sedikit pun. Maka, lihatlah sekali lagi! Adakah kamu melihat suatu cela?

Di dalam al-quran menegaskan bahwa pentingnya keselamatan dan keamanan dalam lalu lintas penerbangan adalah hal yang wajib kita taati agar kita mendapatkan keselamatan di dunia ini.

- a. Data hukum primer yaitu convention on internaional civil aviaton tentang navigasi udara pasal 4 penyalahgunaan penerbangan sipil, peraturan menteri perhubungan republik indonesia nomor PM 43 tahun 2020 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 172 tentang penyelenggara pelayanan lalu lintas penerbangan , UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN.

- b. Data hukum sekunder yaitu data pustaka yang mencakup dokument-dokument resmi, publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks,kamus-kamus hukum,jurnal-jurnal dan lainnya.
- c. Data tresier yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti kamus hukum, internet dan sebagainya.

5. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan dua cara yaitu :

- a. Secara offline, yaitu mengambil studi kepustakaan secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan, (baik didalam maupun luar kampus umsu) guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian
- b. Secara online, yaitu studi secara kepustakaan yang dilakukan dengan cara searching melalui media internet guna untuk mendapat data sekunder yang diperlukan

6. Analisis Data

Analisis data adalah proses mengolah dan menginterpretasikan data untuk mendapatkan informasi yang berguna dan dapat digunakan untuk memecahkan pemarsalahan yang ada di penelitian ini. Jenis analisis data yang digunakan dalam penelitian hukum biasanya dilakukan dengan analisis kualitatif yang sesuai dengan tujuan dan tipe penelitian ini. Dalam analisis kualitatif biasa ditemukan dalam bentuk uraian secara sistematis, kemudian semua data akan di

eksekusi dikerjakan kemudian dinyatakan secara deskriptif sehingga dapat menimbulkan solusi terhadap permasalahan yang ada di penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. International Civil Aviation Organization (ICAO)

Sejak didirikan pada tahun 1944, dukungan dan koordinasi ICAO telah membantu negara-negara secara diplomatis dan teknis mewujudkan jaringan mobilitas udara global yang cepat dan dapat diandalkan, menghubungkan keluarga, budaya, dan bisnis di seluruh dunia, serta mendorong pertumbuhan berkelanjutan dan kesejahteraan sosial-ekonomi di mana pun pesawat terbang.⁸

Sebagai Badan Khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa, ICAO bekerja sama erat dengan Perserikatan Bangsa-Bangsa, khususnya dengan Dewan Ekonomi dan Sosial. Mengingat mandat teknisnya, ICAO juga bekerja sama erat dengan Badan Khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa lainnya dan Organisasi Internasional, seperti:

1. Persatuan Telekomunikasi Internasional (ITU);
2. Badan Tenaga Atom Internasional (IAEA);
3. Organisasi Perburuhan Internasional (ILO);
4. Organisasi Maritim Internasional (IMO);
5. Persatuan Pos Universal (UPU);
6. Organisasi Meteorologi Dunia (WMO);
7. Organisasi Kesehatan Dunia (WHO); dan
8. Organisasi Pariwisata Dunia (UNWTO).

⁸ <https://www-icao-int>. Diakses pada jam 16.40

Mandat inti ICAO, dulu dan sekarang, adalah membantu Negara-negara dalam mencapai tingkat keseragaman setinggi mungkin dalam peraturan, standar, prosedur, dan organisasi penerbangan sipil. Mengingat adanya penundaan yang biasa terjadi dalam meratifikasi Konvensi, Konferensi Chicago dengan tepat menandatangani Perjanjian Sementara yang mempertimbangkan pembentukan ICAO Sementara (PICAO) untuk bertindak sebagai badan penasihat dan koordinasi sementara. PICAO terdiri dari Dewan Sementara dan Majelis Sementara, dan sejak Juni 1945 Dewan Sementara telah bertemu terus-menerus di Montreal, Kanada, dan terdiri dari perwakilan dari 21 Negara Anggota. Majelis Sementara pertama PICAO, cikal bakal Majelis ICAO tiga tahunan modern, juga diadakan di Montreal pada Juni 1946.

Pada tanggal 4 April 1947, setelah ratifikasi Konvensi Chicago yang memadai, aspek sementara PICAO tidak lagi relevan dan secara resmi dikenal sebagai ICAO. Sesi resmi pertama ICAO diadakan di Montreal pada bulan Mei tahun itu. Dalam perjalanan menuju era transportasi udara modern ini, Lampiran Konvensi telah meningkat jumlahnya dan berkembang sedemikian rupa sehingga sekarang mencakup lebih dari 12.000 standar internasional dan praktik yang direkomendasikan (SARP), yang semuanya telah disetujui secara konsensus oleh 193 Negara Anggota ICAO saat ini.⁹Tujuan dibentuknya ICAO untuk mengembangkan prinsip dan teknikdalam navigasi udara serta untuk mempercepat pengembangan transportasi di udara internasional (pasal 44). Saat memasuki era baru digitalisasi, dan inovasi penerbangan dan propulsi baru yang

⁹ Ibid

luar biasa, transportasi udara semakin bergantung pada dukungan ahli serta panduan teknis dan diplomatik ICAO untuk membantu memetakan masa depan baru dan menarik bagi penerbangan internasional.¹⁰ ICAO juga mengeluarkan serangkaian peraturan dan standar penerbangan, seperti keselamatan penerbangan, navigasi udara, komunikasi udara, dan lingkungan. Standar ini bersifat wajib bagi negara-negara anggotanya, dan diadopsi oleh maskapai penerbangan dan operator penerbangan lainnya di seluruh dunia.¹¹ Badan khusus PBB yang dibentuk untuk membangun sistem transportasi yang aman dan efisien untuk tujuan damai serta memberikan kesempatan kepada setiap negara untuk mengoperasikan penerbangan internasional.¹² ICAO tersusun dari sebuah majelis (assembly), sebuah dewan (council), dan badan-badan lain yang dianggap perlu (pasal 43).

1. Majelis (*assembly*) ICAO

Menurut pasal 48 konvensi, majelis mengadakan pertemuan paling sedikit 1 kali dalam 3 tahun yang diselenggarakan oleh dewan pada waktu dan tempat yang sesuai (cocok). Pertemuan luar biasa (*extraordinary meeting*) majelis dapat diadakan atas undangan dewan atau atas permintaan paling sedikit (1/5) jumlah anggota konvensi yang ditujukan kepada sekretaris jenderal ICAO. Semua anggota konvensi memiliki hak yang sama untuk diwakili dan setiap negara memiliki satu suara.

¹⁰ Sugiharto Pramono. 2023. *Buku Ajar Studi Rezim Internasional*, Semarang: Wahid Hasyim University, Halaman 189

¹¹ Khasan Anshari 2020. *Kamus Hubungan Internasional Dan Diplomasi*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, Halaman 264

¹² E Saefullah Wiradipraja 2014. *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, Bandung: PT Alumni, Halaman 156

2. Dewan (council)

Dewan ICAO adalah organ permanen yang bertanggungjawab kepada majelis, terdiri atas 33 wakil negara-negara anggota yang dipilih oleh majelis untuk masa 3 tahun. Dewan bertindak sebagai komite eksekutif ICAO. Dewan ditugasi sejumlah kewajiban tentang masalah teknis, ekonomis, dan hukum. Untuk melaksanakan fungsi hukum, sejak tahun 1947 ICAO dibantu oleh sebuah komite hukum (*legal committee*) permanen. Di samping '*legal committee*' ini, ICAO juga memiliki komite-komite khusus, sebagai berikut:

1. *The air navigation commission*
 2. *The air transport committee*
 3. *The committee on joint support of air navigation services;*
 4. *The finance committee; and*
 5. *The committee on unlawful interference with international civil aviation and its facilities*
- The air navigation commission* mewakili unsur teknis dari ICAO.

3. Legal committee

Komite hukum ICAO bertugas mempelajari dan menyiapkan rancangan (*draft*) konvensi, yang akan diserahkan kepada sidang pleno majelis untuk disahkan. Pada tahap berikutnya konvensi tersebut harus disetujui oleh konferensi diplomatik.¹³ Hubungan antara dewan ICAO dalam pengadilan internasional sangat erat, terutama di bidang penyelesaian sengketa. Salah satu fungsi penting dari dewan itu menyelesaikan sengketa. ICAO sebagai badan khusus PBB

¹³Ibid Halaman 157

berhak meminta advisory opinion dari mahkamah internasional yang berkedudukan di hague, belanda. Permintaan advisory opinion tersebut dalam hal interpretasi terhadap berbagai perjanjian internasional dan konvensi-konvensi.¹⁴

Dasar dari organisasi internasional ICAO adalah Konvensi Chicago 1944. Ini adalah sumber hukum udara internasional hingga saat ini. Status Konvensi Chicago 1944 meliputi:

1. Merupakan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang sangat berpengaruh;
2. Merupakan sumber hukum internasional di bidang penerbangan sipil;
3. Penerapan moral secara menyeluruh bagi setiap negara anggota PBB (negara merdeka dan berdaulat), melalui instrumen “*Ratifikasi*” atau “*Adhere*” (penyerahan);

Materi Konvensi Chicago 1944:

1. Bagian I: Navigasi Udara
2. Bagian II: Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO)
3. Bagian III: Transportasi Udara Internasional
4. Bagian IV : Ketentuan Akhir

ICAO (*International Civil Aviation Organization*) memiliki hubungan yang sangat erat dengan penerbangan sipil. Berikut adalah beberapa contoh hubungan antara ICAO dan penerbangan sipil:

1. Pengaturan Standar Keselamatan: ICAO mengembangkan dan mengatur standar keselamatan untuk penerbangan sipil internasional,

¹⁴Irma devi permatasar, 2016, *Peran ICAO (International Civil Aviation Organization) Dalam Mengimplementasikan Standar Keselamatan Penerbangan Internasional: Analisis Terhadap PT. Lion AIRLINES INDONESIA*, halaman 40

termasuk prosedur untuk menghindari kecelakaan dan meningkatkan keselamatan penumpang.

2. Lisensi dan Sertifikasi: ICAO mengatur proses lisensi dan sertifikasi untuk pilot, kru penerbangan, dan teknisi penerbangan, untuk memastikan bahwa mereka memiliki kualifikasi dan kemampuan yang memadai untuk melakukan penerbangan sipil.
3. Pengaturan Rute Penerbangan: ICAO mengatur rute penerbangan internasional, termasuk pengaturan ruang udara dan prosedur untuk menghindari konflik antara pesawat terbang.
4. Keamanan Penerbangan: ICAO mengembangkan dan mengatur standar keamanan untuk penerbangan sipil internasional, termasuk prosedur untuk menghindari ancaman keamanan dan meningkatkan keamanan penumpang.
5. Kerja Sama Internasional: ICAO bekerja sama dengan negara-negara anggota dan organisasi internasional lainnya untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan efisiensi penerbangan sipil internasional.
6. Pengembangan Teknologi: ICAO mengembangkan dan mengatur standar teknologi untuk penerbangan sipil internasional, termasuk sistem navigasi, komunikasi, dan pengawasan.
7. Pengaturan Lingkungan: ICAO mengembangkan dan mengatur standar lingkungan untuk penerbangan sipil internasional, termasuk pengaturan emisi gas rumah kaca dan pengurangan dampak lingkungan.¹⁵

¹⁵Suprianto.2011.Kualitas Keselamatan Penerbangan Indonesia. Vol. 1,No. 1,halaman 4

B. Pesawat Terbang Sipil

sejarah pesawat terbang adalah perjalanan panjang manusia dalam mewujudkan impian untuk bisa terbang seperti burung. sejarah mesin terbang dicetuskan oleh ibnu firnas seorang muslim andalusia (Spanyol) yang telah mendesain menrekontruksi dan menguji mesin terbang.¹⁶ Pesawat terbang mampu melakukan aktivitas transportasi tersebut dalam waktu yang lebih cepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.¹⁷ jenis jenis pesawat

a. pesawat eksperimental

pesawat ini adalah pesawat yang sedang mengalami proses pengujian.

pesawat ini umumnya memiliki bentuk sedikit berbeda dan istimewa.

b. Pesawat udara penumpang sipil

Jenis pesawat udara ini merupakan pesawat udara yang berfungsi untuk mengangkut penumpang. Pesawat udara penumpang ini memiliki kapasitas yang berbeda-beda.

c. Pesawat angkut

Pesawat ini berfungsi untuk mengangkut barang dan mengangkut berbagai jenis komoditas, pesawat ini sering juga disebut pesawat kargo. Secara umum, pesawat kargo merupakan pesawat penumpang yang dimodifikasi. Namun, ada juga pesawat khusus yang dibuat untuk mengangkut barang.

¹⁶Euis Kania Kurniawati.2019.*Mesin Terbang*. Semarang.Alprin.,Halaman 1

¹⁷Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

d.pesawat militer

pesawat militer adalah pesawat yang digunakan untuk kepentingan militer. Pesawat militer memainkan peranan penting dalam keamanan negara dan juga memainkan peranan dalam operasi militer.¹⁸

Pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga. Namun jika dilihat dari tingkat keselamatan transportasi, pesawat terbang memerlukan perhatian lebih dibandingkan alat transportasi lainnya.¹⁹ keamanan penerbangan adalah segala sesuatu yang dapat mempengaruhi mutu suatu penerbangan, yang dapat berupa peraturan atau ketentuan yang berkaitan dengan pengoperasian pesawat udara.²⁰ Sistem manajemen keselamatan penerbangan merupakan suatu kesatuan tanggung jawab, proses, struktur organisasi dan ketentuan yang dilaksanakan dalam suatu kebijakan keselamatan penerbangan. Namun pesawat terbang juga memiliki risiko keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. Beberapa faktor yang mempengaruhi keselamatan pesawat terbang antara lain:

1. Ketinggian dan kecepatan: Pesawat terbang beroperasi pada ketinggian dan kecepatan yang sangat tinggi, sehingga risiko kecelakaan lebih tinggi.
2. Cuaca: Cuaca buruk seperti badai, turbulensi, dan kabut dapat mempengaruhi keselamatan pesawat terbang.

¹⁸Suhaedi Muhammad.2025.*Panduan Praktis Dekontaminasi Pesawat Terbang Yang Terkontaminasi Zat Radioaktif*.Indramayu.PT Adab Indonesia Halaman 17

¹⁹Adikusumaningrum,2019.*HukumUdara:Kepentingan Indonesia Di Ruang Udara Nasional*.malang:UD press,halaman 107

²⁰ Sri Gusty,2020,Lalu Lintas Penerbangan Di Masa Covid-19,CV Toha Media,Halaman 57

3. Mesin dan peralatan: Kerusakan mesin dan peralatan dapat menyebabkan kecelakaan pesawat terbang.
4. Human error: Kesalahan pilot, kru penerbangan, dan petugas darat dapat menyebabkan kecelakaan pesawat terbang.
5. Keamanan: Ancaman keamanan seperti terorisme dan sabotase dapat mempengaruhi keselamatan pesawat terbang.²¹

Dengan menelaah bentuk-bentuk kerugian tersebut, maka ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam kaitannya dengan pencegahan dan perlindungan konsumen bahkan seluruh pihak yang terlibat dalam transportasi udara, yaitu aspek keselamatan penerbangan, aspek keamanan penerbangan, aspek kenyamanan selama penerbangan, aspek pelayanan, aspek penentuan tarif atau biaya penerbangan, aspek perjanjian transportasi udara, aspek pengajuan klaim dan aspek perlindungan melalui asuransi.²²

Dalam dunia penerbangan dikenal dengan istilah kecelakaan dan kecelakaan merupakan peristiwa yang terjadi di luar dugaan manusia yang berkaitan dengan pengoperasian suatu pesawat udara yang terjadi sejak ditumpanginya. Peristiwa ini mengakibatkan seseorang meninggal dunia akibat tabrakan dengan pesawat udara atau kontak langsung dengan pesawat udara atau terkena hantaman langsung mesin jet pesawat udara atau pesawat udara tersebut mengalami kerusakan struktur berat atau pesawat udara tersebut memerlukan

²¹Randow Pahojow.2016.*Perlindungan Hukum Bagi Pesawat Udara Menurut Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*.Jurnal Unsrat. vol 4 no 6.Hal 17

²² Levina Yustitianiangtyas. *Pengendalian Keselamatan Sesuai Upaya Penegakan Kedaulatan Udara Di Ruang Angkasa Dan Implikasinya Di Indonesia*. Jurnal Komunikasi Hukum. Volumr 7 no 1.halaman 257

perbaikan besar atau penggantian komponen pesawat udara yang hilang. keselamatan penerbangan.

Peraturan mengenai pesawat terbang diatur oleh beberapa peraturan seperti Konvensi Chicago 1944, ICAO, peraturan penerbangan Indonesia (PPno. 40 Tahun 1996), Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 yang mengatur tentang keamanan dan keselamatan dalam penerbangan. Pesawat terbang dan penerbangan mempunyai hubungan yang sangat erat. Pesawat terbang merupakan suatu alat transportasi yang digunakan untuk melakukan penerbangan, baik untuk angkutan, penumpang, kargo, atau yang lainnya. Penerbangan sipil memiliki beberapa kelebihan, seperti:

1. Kecepatan: Penerbangan sipil dapat membawa penumpang dan barang dengan cepat dan efisien.
2. Jangkauan: Penerbangan sipil dapat menjangkau tempat-tempat yang jauh dan terpencil.
3. Kenyamanan: Penerbangan sipil dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi penumpang.

Namun, penerbangan sipil juga memiliki beberapa tantangan, seperti:

1. Keselamatan: Keselamatan penerbangan sipil sangat penting untuk dipastikan.
2. Regulasi: Penerbangan sipil harus mematuhi regulasi dan standar internasional.

3. Dampak lingkungan: Penerbangan sipil dapat memiliki dampak lingkungan, seperti polusi udara dan suara.²³

C. Lalu lintas Penerbangan Internasional

Lalu lintas adalah pergerakan orang, kendaraan, dan barang melalui ruang atau jalan, lalu lintas dapat terjadi di darat, laut, dan udara. lalu lintas penerbangan internasional merupakan suatu sistem yang mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat terbang di udara, khususnya untuk penerbangan internasional.²⁴

Dalam rangka meningkatkan pelayanan lalu lintas penerbangan harus sesuai dengan MOP atau SOP dalam Mempercepat koordinasi antar unit penyelenggara lalu lintas penerbangan, maka unit penyelenggara harus membuat surat perjanjian koordinasi operasional (*letter of operational coordination agreement*). Lalu lintas pesawat yang efektif dan efisien sangat penting untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan penumpang, serta meningkatkan efisiensi operasional bandara dan maskapai penerbangan.²⁵ Tujuan pelayanan lalu lintas adalah untuk mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara, memberikan arah dan informasi yang berguna bagi keselamatan penerbangan, memperlancar dan menjaga keteraturan di arus lalu lintas penerbangan serta memberikan pemberitahuan kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan penyelamatan. Konvensi adalah kesepakatan atau perjanjian antara dua atau lebih negara, organisasi, atau badan lain yang mengatur suatu hal.

²³ Ibid

²⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 43 Tahun 2020. Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 172 Tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan

²⁵ https://id.wikipedia.org/wiki/Pelayanan_lalu_lintas_penerbangan diakses pada jam 18.03

Konvensi internasional yang merupakan salah satu bentuk perjanjian internasional yang dibuat oleh negara-negara adalah salah satu sumber hukum formil, artinya bahwa suatu perjanjian internasional yang dibuat oleh negara –negara yang berisi tentang suatu hal yang menjadi pedoman dan mempunyai kekuatan hukum yang mengikat dalam pergaulan antar negara-negara yang membuat perjanjian tersebut.

Perjanjian internasional sumber

Hukum formil apabila suatu negara menyatakan tunduk atau menyetujui ketentuan yang tercantum di dalam perjanjian yang dibuat oleh negara-negara tersebut, atau kata lain, bahwa perjanjian internasional menjadi sumber hukum dan mempunyai kekuatan yang mengikat, apabila perjanjian internasional tersebut telah diratifikasi ke dalam hukum nasional suatu negara.

Berdasarkan hal tersebut, maka substansi konvensi–konvensi internasional yang mengatur tentang ketentuan hukum udara internasional dan ketentuan penerbangan internasional merupakan dasar hukum yang mengatur hubungan pergaulan internasional antar negara, sekaligus sebagai pedoman bagi negara-negara di dunia dalam menyusun peraturan atau ketentuan hukum yang mengatur tentang penerbangan pesawat udara di negaranya.²⁶ Konvensi dapat berupa perjanjian, peraturan, atau standar internasional yang disepakati oleh pihak-pihak yang terlibat. Konvensi Chicago 1944, juga dikenal sebagai Konvensi Penerbangan Sipil Internasional, adalah suatu perjanjian internasional yang ditandatangani pada tanggal 7 Desember 1944 di Chicago, Amerika Serikat. Konvensi ini bertujuan untuk mengatur penerbangan sipil internasional dan

²⁶ Rahmad Amin. 2023. *Perspektif Hukum Pesawat Udara Tanpa Awak Menurut Hukum Nasional Dan Internasional, Serta Perbandingannya Di Negara Lain*. Yogyakarta. Deepublish Digital. Hal 35

mempromosikan keselamatan, keamanan, dan efisiensi penerbangan. konsep utama dari Konvensi Chicago 1944:

1. Sovereignty: Konvensi ini mengakui hak kedaulatan negara-negara untuk mengatur penerbangan di wilayah udara mereka sendiri.
2. Keselamatan Penerbangan: Konvensi ini menekankan pentingnya keselamatan penerbangan dan mengatur standar keselamatan untuk penerbangan sipil internasional.
3. Keamanan Penerbangan: Konvensi ini juga mengatur keamanan penerbangan, termasuk pengamanan terhadap tindakan kriminal dan terorisme.
4. Lalu Lintas Udara: Konvensi ini mengatur lalu lintas udara, termasuk rute penerbangan, ketinggian, dan kecepatan.
5. Lisensi dan Sertifikasi: Konvensi ini mengatur lisensi dan sertifikasi untuk pilot, awak kabin, dan teknisi penerbangan.
6. Pengawasan dan Penegakan: Konvensi ini mengatur pengawasan dan penegakan terhadap pelanggaran aturan penerbangan.
7. Kerja Sama Internasional: Konvensi ini mendorong kerja sama internasional dalam penerbangan sipil, termasuk pertukaran informasi, teknologi, dan keahlian.²⁷

Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (juga dikenal sebagai Konvensi Chicago) dan setiap negara pihak sepakat untuk tidak menggunakan penerbangan sipil untuk tujuan yang tidak sesuai dengan konvensi ini.²⁸

Pentingnya perumusan konvensi ini sebenarnya didorong oleh keadaan dimana

²⁷ *Convention on International Civil Aviation* Tentang Navigasi Udara Pasal 4 Penyalahgunaan Penerbangan Sipil

²⁸ Harisman, 2023, *Hukum Diplomati*, Medan: Pustaka Prima, Halaman 23

pertumbuhan organisasi internasional sangat pesat, baik dari segi jumlah maupun cakupan permasalahan hukum yang timbul dari hubungan antar negara dengan organisasi internasionalnya. Konvensi Chicago memiliki cakupan yang luas dan bersifat universal dalam beberapa aspek, namun masih ada batasan dan perbedaan dalam implementasinya dan pengaturan penerbangan sipil internasional.

1. Lalu lintas udara komersial: Pergerakan pesawat udara komersial yang mengangkut penumpang dan barang.
2. Lalu lintas udara militer: Pergerakan pesawat udara militer yang digunakan untuk keperluan pertahanan dan keamanan.
3. Lalu lintas udara umum: Pergerakan pesawat udara yang digunakan untuk keperluan umum, seperti ambulans udara, pemadam kebakaran, atau survei udara.
4. Lalu lintas udara pribadi: Pergerakan pesawat udara pribadi yang digunakan untuk keperluan pribadi, seperti perjalanan keluarga atau rekreasi.

Dalam pengaturan lalu lintas udara, terdapat beberapa jenis rute penerbangan, seperti:

1. Rute penerbangan domestik: Rute penerbangan yang menghubungkan bandara di dalam negeri.
2. Rute penerbangan internasional: Rute penerbangan yang menghubungkan bandara di berbagai negara.
3. Rute penerbangan transit: Rute penerbangan yang melewati wilayah udara suatu negara tanpa mendarat.

Pengaturan lalu lintas udara dilakukan oleh organisasi seperti ICAO (International Civil Aviation Organization) dan badan penerbangan nasional masing-masing negara.²⁹

Pemandu lalu lintas udara merupakan bagian dari pelayanan lalu lintas udara yang diselenggarakan oleh pemandu lalu lintas udara, sebelum kita membahas lebih jauh mengenai pembagian jenis dan tugas pemandu lalu lintas udara, secara umum kita tidak dapat menemukan pengertian yang pasti mengenai pemanduan lalu lintas udara dalam Undang-Undang Penerbangan namun kita akan menemukan istilah “personel penerbangan” yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pada Pasal 1 angka 12 yang berbunyi: “Personel Penerbangan yang selanjutnya disebut personel adalah personel yang memiliki izin atau sertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya bidang penerbangan.”³⁰

Setelah kita mengetahui pengertian dari pemandu lalu lintas udara yang termasuk dalam personel penerbangan, maka hal selanjutnya yang harus kita pahami adalah pembagian jenis atau unit dan tugas dari pemandu lalu lintas udara atau Air Traffic Control Service yang memiliki 3 (tiga) jenis layanan pemanduan seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, yaitu:

a. Aerodrome Control Service

Jenis pelayanan ini berada di bawah tanggung jawab Aerodrome Control Tower, dimana pelayanan ini diberikan kepada pesawat udara yang ada di bandar udara maupun di sekitar bandar udara, baik pesawat udara di darat (pesawat udara

²⁹ Op.Cit

³⁰ Josi Edward Lakburlawal.2024. *Aspek Pidana Pelaksanaan Tugas Pemandu Lalu Lintas dalam Kecelakaan Pesawat Udara*.Ejournal Unair. Vol 7 No 4.Halaman 667

reguler) maupun pesawat udara di air (pesawat amfibi dan pesawat udara amfibi). Pelayanan yang diberikan pada jenis ini adalah Flight Information Service, Air Traffic Control Service, dan Alerting Service.

b. Approach Control Services

Layanan ini merupakan tanggung jawab unit Approach Control Service yang memberikan layanan seperti Aerodrome Control Service, bedanya layanan ini diberikan kepada pesawat udara yang sedang melakukan pendekatan dan baru saja lepas landas (departure) yang terbang dengan menggunakan Instrument Flight Rule (IFR) yaitu sistem penerbangan yang mengikuti aturan instrumen.

c. Area Control Services

Layanan ini berada di bawah tanggung jawab unit Area Control Center yang menyediakan layanan lalu lintas udara yang sama dengan dua jenis sebelumnya, namun perbedaannya adalah layanan ini diberikan kepada pesawat udara yang sedang jelajah (en-route flight) dan pesawat udara yang sedang memasuki penerbangan terkendali (controlled flight).

Lebih lanjut, mengenai tugas pemandu lalu lintas udara dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 67 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 170 pada bab pertama pada poin 1.2 dijelaskan bahwa pemandu lalu lintas udara merupakan badan hukum yang mendapat izin dari Direktur Jenderal untuk menyelenggarakan pengaturan lalu lintas udara. dimana penyelenggara pembinaan ini adalah Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang berada di bawah naungan AirNav Indonesia sebagai Perusahaan Umum Pemandu Navigasi Penerbangan. Tugas utama seorang

pemandu lalu lintas udara hakikatnya adalah memastikan lalu lintas udara di bandar udara dapat berjalan dengan lancar tanpa adanya gangguan yang dapat mengganggu lalu lintas udara sebagaimana diatur dalam Pasal 278 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai fungsi pelayanan lalu lintas udara sebagaimana yang telah kami sebutkan sebelumnya, namun yang membedakannya dengan pelayanan lalu lintas udara ialah pemandu lalu lintas udara ini hanya melaksanakan 3 (tiga) fungsi saja dari 5 (lima) fungsi yang ada. yaitu:

- a. Mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara;
- b. Mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan di daerah manuver;
- c. Memperlancar dan menjaga ketertiban arus lalu lintas udara;³¹

Untuk mewujudkan fungsi tersebut tentunya para personel pemandu lalu lintas udara harus menjalani pelatihan intensif dalam kurun waktu tertentu serta mempelajari ilmu-ilmu yang berhubungan dengan pemanduan lalu lintas udara seperti:

1. Cara melaksanakan pemanduan lalu lintas udara
2. Memahami instruksi-instruksi, peraturan-peraturan, dan prosedur-prosedur yang harus diterapkan
3. Memahami seluruh informasi yang diperoleh
4. Memahami cara penggunaan peralatan tugas ketika bertugas

³¹ Ibid Hal 668-669

5. Cara menerima dan menyerahkan tanggung jawab terhadap pesawat udara dari pemanduan lalu lintas udara yang satu ke pemanduan lalu lintas udara yang lain
6. Cara, metode, dan bentuk-bentuk komunikasi
7. Berkomunikasi dengan sesama personel pemandu lalu lintas udara agar tidak menghambat kinerja masing-masing
8. Memahami karakteristik masing-masing pesawat udara dan manuver-manuver yang dapat dilakukan
9. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penerbangan seperti cuaca, gangguan suara, dan lain sebagainya.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAAN

A. Pengaturan lalu lintas penerbangan bagi pesawat terbang sipil menurut Konvensi Chicago 1944

Pengaturan mengenai penyelenggaraan penerbangan sipil internasional telah diatur dalam berbagai konvensi internasional. Dalam hukum udara internasional publik, terdapat aturan mengenai lalu lintas penerbangan bagi pesawat terbang sipil yang diatur dalam Konvensi Chicago tahun 1944 tentang penyatuan beberapa ketentuan tentang pesawat terbang sipil mulai dari kedaulatan negara atas ruang udara di atas wilayahnya, pengaturan hak lintas udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, keselamatan penerbangan serta kerjasama antarnegara di bidang penerbangan sipil. Konvensi Chicago 1944 menjadi landasan hukum internasional yang utama guna mengatur kedaulatan ruang udara, kebebasan penerbangan, keselamatan dan kerjasama penerbangan sipil internasional.

Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang penerbangan sipil internasional yang menegaskan prinsip bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di wilayahnya dan mengatur aturan terkait penerbangan berjadwal maupun tidak berjadwal antar negara yang menjadi peserta konvensi.

Konvensi Chicago 1944 memberikan pengaturan mengenai lalu lintas penerbangan secara internasional yang berkaitan dengan kedaulatan negara atas ruang udaranya. Pasal 1 Konvensi Chixago 1944 menegaskan bahwa adanya kedaulatan yang bersifat lengkap dan eksklusif yang dimiliki suatu negara atas

wilayah udaranya. Sehingga menimbulkan konsekuensi bagi setiap pesawat yang akan masuk atau melintasi ruang udara suatu negara harus meminta izin terlebih dahulu kepada negara yang bersangkutan.³²

Pengakuan atas kedaulatan negara secara lengkap dan eksklusif tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Paris Tahun 1919 dan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi *The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty in the airspace above its territory.*

Negara-negara yang menandatangani perjanjian ini mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya.

Hal ini berarti pengakuan kedaulatan di udara tidak terbatas pada Negara anggota melainkan juga berlaku terhadap bukan negara anggota Konvensi Chicago 1944.

Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang wilayah tercantum dalam Pasal 2 Konvensi menyatakan :

“for the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be land areas and territorial waters adjacent there to under the sovereignty, suerainty, protection or madate of such state”

“Untuk tujuan konvensi ini, wilayah suatu negara dianggap meliputi wilayah daratan dan perairan teritorial yang berbatasan dengan yang berada di bawah kedaulatan, kekuasaan, perlindungan, atau mandat negara tersebut”

³² Delfiyanti. 2023. Aspek Hukum terkait Penerbangan Lintas Batas berdasarkan Konvensi Chicago. *UNES LAW REVIEW*. Vol. 6. No. 1. Hal. 64

Adanya pengakuan kedaulatan terhadap ruang udara mengakibatkan setiap pesawat udara yang akan memasuki wilayah suatu negara harus meminta izin pada negara kolong dan jika tidak mendapatkan izin tersebut pesawat asing yang tetap berkeinginan untuk masuk negara kolong dapat dikenakan tindakan peringatan atau penyergapan (*Interception*) dimana tindakan ini diakui dan dibolehkan oleh hukum internasional sesuai dalam Pasal 3 Bis Konvensi Chicago 1944 dan Annex 2 Konvensi Chicago Tahun 1944 yang mengatur aturan penerbangan internasional (*Rules of the Air*).

Tindakan yang diambil oleh negara-negara dalam menyelesaikan sengketa harus didasarkan pada Konvensi Chicago 1944 serta berlandaskan prinsip-prinsip kedaulatan negara di wilayah udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan masing-masing negara. Salah satu mekanisme yang digunakan oleh banyak negara untuk meningkatkan pengawasan di wilayah udara perbatasan adalah penerapan Zona Identifikasi Pertahanan Udara (ADIZ – Air Defense Identification Zone). Meskipun tidak secara eksplisit diatur dalam Konvensi Chicago, ADIZ telah diterapkan oleh beberapa negara seperti Amerika Serikat, Jepang, dan China untuk mengidentifikasi dan mengontrol pesawat asing sebelum mereka memasuki wilayah udara nasional.³³

Bila peringatan tidak dilaksanakan oleh pesawat udara asing terutama pesawat udara sipil maka pesawat penyergap dapat melakukan tindakan lain seperti melakukan pemaksaan untuk mendarat atau melakukan protes diplomatik kepada negara asal pesawat dan tidak boleh ditembak. Adanya perbedaan

³³ Irwan Triadi, dkk. 2025. Pengawasan Lalu Lintas Udara di Wilayah Perbatasan Negara. *Media Hukum Indonesia (MHI)*. Vol. 2. No. 5. Halaman 312-318

perlakuan antara pesawat sipil dan pesawat militer ini penting ketika pesawat akan memasuki wilayah udara negara lain.

Masyarakat internasional harus mematuhi Pasal 3 bis Konvensi Chicago, yang dengan jelas menyatakan bahwa pesawat sipil hanya dapat dipaksa mendarat di bandara terdekat dan tidak ditembak jatuh untuk menjalankan kedaulatan negara. Tanpa mempertanyakan kewajarannya, menembak jatuh pesawat sipil yang sedang terbang umumnya mengakibatkan kematian banyak orang dan karenanya memerlukan justifikasi fakta dan hukum yang paling kuat. Penggunaan kekuatan terhadap pesawat asing yang melanggar wilayah udara suatu negara merupakan tindakan yang sah menurut hukum internasional, asalkan penggunaan kekuatan tersebut dilakukan dengan hati-hati, tetapi sejauh menyangkut pesawat sipil, Negara yang kedaulatan udaranya dilanggar tidak dapat menggunakan tindakan balasan tanpa batas. Tindakan yang diambil harus dipertimbangkan secara bijaksana dan tidak boleh membahayakan nyawa penumpang di dalamnya. Pilihan untuk kembali atau mematuhi perintah untuk mendarat di bandara yang ditunjuk oleh pesawat yang mencegat dan menjaga komunikasi dengan otoritas bandara adalah keputusan terbaik untuk mencegah kekerasan terhadap pesawat.³⁴

Sedangkan pesawat militer bila tidak mematuhi dapat ditembak. Bagi pesawat yang diintersepsi mempunyai kewajiban antara lain :

- a) Untuk mengindahkan instruksi yang diberikan oleh pesawat penyergap
- b) Memberitahukan kedatangannya pada ATC terdekat

³⁴ Shaiful Ihsan Lahiking.2024.*Perlindungan Hukum Terhadap Pesawat Udara Komersil Yang Melintasi Wilayah Konflik Bersenjata Dari Penembakkan Penembakan.*Jurnal Lex Privatum. Vol 13 No 4. Halaman 8

- c) Menghubungi radio komunikasi pada frekuensi 121,5 Mhz atau bila tidak berhasil dapat menghubungi 243 Mhz (frekuensi darurat).

Namun, pada kenyataannya ketentuan ini sering tidak dilaksanakan dengan alasan tidak memperhatikan sinyal-sinyal yang telah diberikan, tidak memberikan jawaban dan pesawat asing tersebut membahayakan keamanan dari negara kolong dan akhirnya melakukan tindakan penembakan terhadap pesawat udara asing tersebut tanpa memperhatikan status pesawat tersebut.

Regulasi penerbangan internasional mengenal konsep “*nine freedoms of the air*” yang mengatur berbagai jenis hak lintas udara antara dua negara maupun lebih mulai dari hak transit hingga hak angkut penumpang dan barang antarnegara ketiga. Hal ini didasarkan pada perjanjian bilateral atau multilateral antarnegara yang seringkali melibatkan proses negosiasi panjang dan rumit. Setiap negara memiliki kebijakan dan mekanisme mengenai perizinan baik untuk penerbangan yang berjadwal maupun tidak berjadwal sehingga perlu adanya pemahaman lebih lanjut mengenai aspek hukum, teknis dan diplomasi tentang pengelolaan penerbangan internasional.³⁵

Pengaturan lalu lintas penerbangan bagi pesawat terbang sipil menurut Konvensi Chicago 1944 menetapkan beberapa prinsip dan ketentuan pokok yaitu :

- a) Setiap negara peserta konvensi memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya sebagaimana diatur dalam Pasal 1. Dengan demikian, negara berhak mengatur dan

³⁵ Priscila Hosiana Deandra Sirait, Irwan Triadi. 2025. Analisis Hukum Atas Penerbangan Lintas Negara Dalam Perspektif Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982. *Researchgate*. Halaman 5

mengelola lalu lintas penerbangan di ruang udaranya sendiri tanpa campur tangan negara lain

- b) Konvensi Chicago juga membedakan antara penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal dimana penerbangan berjadwal wajib mendapatkan izin terlebih dahulu dari negara yang wilayah udaranya akan dilintasi sesuai yang diatur dalam Pasal 6. Sedangkan penerbangan internasional tidak berjadwal lebih mendapatkan kelonggaran dan tidak harus meminta izin terlebih dahulu namun harus tetap mematuhi ketentuan negara yang akan dilintasinya sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 5.
- c) Pesawat udara asing ini wajib mendapatkan izin dari negara yang dilintasi untuk mencegah pelanggaran kedaulatan negara atas wilayah udaranya sesuai dengan Pasal 3. Tidak ada hak lintas damai di udara dimana hal ini berbeda dengan ketentuan hukum laut internasional.

Konvensi Chicago 1944 membentuk ICAO atau *International Civil Aviation Organization* sebagai badan khusus PBB yang bertugas mengkoordinasikan dan mengawasi penerapan standar dan mengeluarkan rekomendasi penerbangan sipil internasional. ICAO berperan penting dalam menyusun standar teknis, prosedur operasional, serta kebijakan keselamatan dan keamanan penerbangan yang harus diadopsi oleh negara-negara anggota. Dengan dibentuknya ICAO, negara-negara dapat melakukan konsultasi, pertukaran informasi serta penyelesaian sengketa yang berkaitan dengan pelaksanaan

penerbangan internasional sehingga tercipta harmonisasi regulasi tanpa mengurangi kedaulatan masing-masing negara.

Konvensi Chicago 1944 menetapkan aturan wilayah udara, pendaftaran pesawat udara dan keselamatan serta merinci hak-hak penandatangan terkait dengan perjalanan penerbangan sipil internasional. Setiap negara memiliki suatu sistem penerbangan dimana sistem penerbangan ini untuk mempermudah perjalanan jarak jauh terasa dekat. Sehingga dibentuklah suatu organisasi penerbangan yang membahas segala hal yang berhubungan dengan penerbangan yaitu ICAO dimana mengembangkan teknik dan prinsip navigasi udara internasional serta dapat membantu perkembangan perencanaan dan pengembangan angkutan udara internasional untuk memastikan pertumbuhannya lancar dan aman jika digunakan.³⁶

Kebijakan ICAO tercantum di dalam 18 Annex Konvensi Chicago 1944. Pengaturan lalu lintas pesawat terbang sipil dalam ICAO mengatur beberapa hal yaitu :

- a) Annex 1 yang mengatur mengenai *Personal Licensing* mengatur peraturan tentang izin bagi awak pesawat dalam mengatur lalu lintas udara dan personil pesawat udara.
- b) Annex 11 yang mengatur mengenai *Air Traffic Service* merupakan suatu yang memuat tentang pengadaan dan pengawasan terhadap lalu lintas udara, informasi penerbangan dan layanan pemberitahuan serta peringatan mengenai keadaan bahaya.

³⁶ Primadi Candra Susanto, Yulianti Keke. 2020. Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) Pada Penerbangan Indonesia. *AVIASI: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*. Vol. 16. No. 1. Halaman 54-57

ICAO juga mengeluarkan standar teknis dan prosedur operasional (dikenal sebagai SARPs - Standards and Recommended Practices) yang wajib diikuti oleh negara-negara anggota sesuai mandat dalam Konvensi Chicago. Ini mencakup standar keselamatan, navigasi udara, lisensi penerbangan, fasilitas bandara, dan pengaturan lalu lintas udara. Pasal 37 Konvensi Chicago mengamanatkan negara peserta bekerja sama dalam mencapai keseragaman tertinggi dalam regulasi, standar, prosedur, dan organisasi terkait navigasi udara dan penerbangan sipil, melalui mekanisme yang difasilitasi oleh ICAO.

ICAO juga berperan dalam kerjasama internasional antar negara-negara anggota untuk pengelolaan ruang udara seperti *Flight Information Region* atau yang dikenal dengan FIR, keselamatan penerbangan dan penanganan isu-isu keamanan serta pelanggaran kedaulatan udara.

Dasar hukum pengelolaan ruang udara atau FIR ini adalah Annex 11 dari Konvensi Chicago 1944 tentang Air Traffic Services, yang didalamnya menjelaskan bahwa setiap negara yang merupakan anggota ICAO yang sifatnya wajib untuk menentukan bagian-bagian dari wilayah udaranya tempat pemberian pelayanan lalu lintas udara untuk kepentingan keselamatan. Pengaturan penetapan wilayah penerbangan FIR yang mengacu pada aspek keselamatan seringkali tidak sejalan dengan aspek kedaulatan dari batas wilayah suatu negara yang pada akhirnya menjadi sumber sengketa antara suatu negara dengan negara lain.

Pada penerbangan terdapat peran penting *Air Traffic Controller* atau yang dikenal dengan ATC yaitu menara yang mengatur jalannya lalu lintas udara. Petugas ATC bertugas untuk mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di

udara, mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver, memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan, memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan serta memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan. Petugas ATC dalam menjalankan tugasnya harus selalu berkoordinasi dengan pilot melalui radio komunikasi gelombang rendah untuk mengarahkan mereka sesuai dengan peta lalu lintas udara di suatu daerah sehingga pilot dapat mengetahui medan apa saja yang akan dilalui di udara dengan prosedur yang tepat sesuai arahan dari ATC.³⁷

Pesawat udara negara asing yang terbang ke dan dari atau melalui wilayah udara harus memiliki izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan izin keamanan (*security clearance*). Sedangkan untuk pesawat udara sipil asing tidak berjadwal yang terbang ke dan dari atau melalui wilayah udara juga harus memiliki izin Diplomatik, izin keamanan dan persetujuan terbang.³⁸

Sebelum penerbangan, informasi penerbangan harus diinformasikan ke unit pengatur lalu lintas udara suatu negara dalam bentuk *flight plan*. Pelayanan lalu lintas udara ditujukan untuk mencegah tubrukan antar pesawat, dan antara

³⁷ Josi Edward Lakburlawal. 2024. Aspek Pidana Pelaksanaan Tugas Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Dalam Kecelakaan Pesawat Udara. *Jurist-Diction*. Vol. 7. No. 4. Halaman 664-665

³⁸ Andi Wiratama Satria, dkk. 2022. Prinsip Kedaulatan Wilayah Negara Terhadap Masuknya Pesawat Tempur Asing Menurut Hukum Internasional. *Lex Administratum*. Vol. X. No. 1. Halaman 145

pesawat di area pergerakan dengan benda lain di darat serta memperlancar dan mempertahankan keteraturan arus lalu lintas udara.³⁹

Pasal 28 konvensi Chicago 1944, meletakkan kewajiban dasar terhadap negara peserta Konvensi Chicago Tahun 1944 untuk membentuk suatu sistem navigasi yang baku demi keselamatan penerbangan. Kewajiban tersebut menjadi dasar pertemuan antar negara yang pada akhirnya akan menciptakan perjanjian pengelolaan navigasi di bidang penerbangan, termasuk pembentukan Flight Information Region.

Pasal 69 konvensi Chicago 1944, mengatur bagaimana ICAO mencari cara apabila suatu negara dianggap belum mampu melaksanakan sistem navigasi udara yang baku. Ketentuan ini penting untuk dicantumkan dalam Konvensi Chicago, sebab pada saat itu belum semua negara mampu menyelenggarakan navigasi udara demi keselamatan penerbangan sipil. Ketentuan ini menjadi dasar adanya perjanjian antara negara-negara yang belum mampu mengelola Flight Information Region dengan negara yang telah mampu menyelenggarakan.

Pengaturan lalu lintas penerbangan juga berkaitan dengan Hukum Laut Internasional atau yang dikenal dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea* atau UNCLOS 1982. Kaitan antara UNCLOS 1982 dengan ICAO sebagai suatu organisasi penerbangan sipil internasional dalam pengaturan ruang udara dikhawatirkan akan terjadi tumpang tindih dalam pelaksanaan ketentuan yang diatur khususnya dalam Pasal 53 ayat (2) UNCLOS 1982 yang menyatakan

³⁹ A. Dirwan. 2021. Analisis Masalah Pengaturan Ruang Udara di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Jurnal Teknologi Kedirgantaraan*. Vol. 6. No. 1. Halaman 3

bahwa “semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas Alur Laut Kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan”.

Sedangkan dalam ICAO sendiri sudah mengatur mengenai rute-rute penerbangan. Dalam laporan *Legal Committee* pada sidang Council ICAO 1997 menyatakan bahwa masalah yang timbul dengan penafsiran hak lintas. Kaitan antara ICAO dengan UNCLOS 1982 sangat erat mengenai wilayah yurisdiksi negara atas ruang udara di atas laut teritorial dan alur laut kepulauan. Hukum udara yaitu Konvensi Chicago 1944 mengatur kedaulatan negara atas ruang udara yang berada di atas wilayah darat dan lautnya, sementara hukum laut, yang diatur secara komprehensif dalam UNCLOS 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), menentukan batas-batas wilayah laut teritorial (biasanya sampai 12 mil laut dari garis pantai) beserta ruang udara di atasnya yang juga menjadi wilayah kedaulatan negara.

Konvensi Chicago 1944 menegaskan prinsip bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah darat dan perairannya sesuai dengan apa yang diatur dalam Pasal 1. Prinsip ini memberikan dasar hukum bagi pengaturan pengawasan dan pengendalian penerbangan di ruang udara nasional suatu negara, termasuk larangan penerbangan tanpa izin. Kedaulatan ini bersifat lengkap (*complete*) dan eksklusif (*exclusive*), artinya tidak ada negara lain yang berhak mengendalikan ruang udara di atas wilayah teritorial negara yang bersangkutan tanpa izin.

UNCLOS 1982 mengatur batas-batas wilayah laut negara dan memberikan kerangka pengaturan batas wilayah laut yang juga mencakup ruang udara di

atasnya. UNCLOS 1982 mendefinisikan batas laut teritorial dan alur laut kepulauan, dan menerapkan Konvensi Chicago untuk mengelola kedaulatan ruang udara di atas laut tersebut, termasuk pengaturan lalu lintas udara dan pengawasan keamanan wilayah. Keselarasan kedua konvensi ini penting untuk mencegah konflik yurisdiksi dan menjamin keamanan serta kedaulatan nasional secara menyeluruh.

pengawasan lalu lintas udara di wilayah perbatasan merupakan hak yang dimiliki oleh setiap negara untuk menjaga kedaulatan dan keamanan nasionalnya. Namun, penerapannya tetap harus sesuai dengan prinsip-prinsip hukum internasional yang telah disepakati, termasuk dalam Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982. Dengan adanya mekanisme pengawasan yang kuat, negara dapat memastikan bahwa ruang udara perbatasannya tetap aman dari ancaman eksternal dan pelanggaran hukum yang dapat mengganggu stabilitas wilayahnya.⁴⁰

Prinsip-prinsip dasar yang mengatur ruang udara internasional diatur dalam *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space Including the Moon and Other Celestial Bodies* 1967 atau yang dikenal dengan Outer Space Treaty 1967 yaitu Perjanjian tentang Prinsip-Prinsip yang Mengatur Kegiatan Negara dalam Eksplorasi dan Penggunaan Luar Angkasa. Prinsip ini mengatur mengenai :⁴¹

⁴⁰ Irwan Triadi, dkk. 2025. Pengawasan Lalu Lintas Udara di wilayah Perbatasan Negara. *Media Hukum Indonesia (MHI)*. Vol. 2. No. 5. Hal. 312-318

⁴¹ Dony Aditya Presetyo. 2023. Pembentukan Instrumen Hukum Internasional Baru tentang Lalu Lintas di Ruang Angkasa. *Diversi Jurnal Hukum*. Vol. 9. No. 1. Hal 9-11

- a. Prinsip Non-Appropriasi yaitu ruang angkasa dan benda langit lainnya tidak dapat dimiliki atau diklaim sebagai wilayah kekuasaan oleh suatu negara atau entitas manapun.
- b. Prinsip Kebebasan Eksplorasi dan Pemanfaatan yaitu semua negara bebas untuk melakukan eksp eksplorasi dan pemanfaatan ruang angkasa tanpa diskriminasi dan berdasarkan prinsip persamaan
- c. Prinsip Penggunaan untuk Tujuan Damai yaitu ruang angkasa hanya boleh digunakan untuk tujuan damai, melarang penempatan senjata nuklir dan senjata pemusnah massal di ruang angkasa
- d. Prinsip Kewajiban Mematuhi Hukum Internasional yaitu semua kegiatan di ruang angkasa harus mematuhi hukum internasional, termasuk Piagam PBB demi menjaga perdamaian dan keamanan dunia
- e. Prinsip Kerja Sama Internasional yaitu negara-negara harus bekerja sama dalam kegiatan eksplorasi dan pemanfaatan ruang angkasa demi kemaslahatan umat manusia.
- f. Prinsip Tanggung Jawab dan Pertanggungjawaban yaitu negara yang melakukan kegiatan di ruang angkasa bertanggung jawab atas kerusakan yang mungkin ditimbulkan kepada negara lain atau pihak ketiga
- g. Prinsip Ruang Angkasa sebagai Warisan Bersama yaitu ruang angkasa dianggap sebagai warisan seluruh umat manusia yang harus dimanfaatkan demi kepentingan Bersama

- h. Prinsip Larangan Aktivitas Militer, semua kegiatan militer termasuk penempatan senjata di luar angkasa, dibatasi untuk menghindari eskalasi konflik

Prinsip-prinsip tersebut harus ditaati oleh negara yang melakukan kegiatan di ruang angkasa. Prinsip ruang angkasa juga berkaitan erat dengan ICAO mengenai pengaturan dan pengawasan wilayah udara yang menjadi batas antarmuka antara hukum udara dengan hukum ruang angkasa. ICAO beroperasi dalam lingkup wilayah udara yang masih merupakan bagian dari wilayah kedaulatan nasional, sementara ruang angkasa di atasnya diatur oleh prinsip-prinsip internasional yang lebih luas dan universal.

Lalu lintas penerbangan diatur secara internasional oleh beberapa organisasi dan instrumen utama yaitu :

- a) Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional yang menjadi dasar pembentukan ICAO (*International Civil Aviation Organization*). ICAO adalah badan khusus PBB yang mengatur standar dan prosedur untuk keselamatan, keamanan, dan kelancaran sistem lalu lintas penerbangan internasional di seluruh dunia.
- b) ICAO mengeluarkan *Annex* dan dokumen standar praktik terbaik atau SARPs terkait aturan lalu lintas udara, pengendalian lalu lintas udara atau ATC, keselamatan penerbangan, pengaturan wilayah udara serta prosedur komunikasi dan koordinasi lalu lintas udara antar negara-negara.
- c) Di wilayah Eropa menggunakan perjanjian internasional tersendiri yaitu EUROCONTROL yang mengelola dan mengkoordinasikan pengelolaan

lalu lintas udara dengan teknologi mutakhir dan prosedur pengontrolan yang tersentralisasikan. EUROCONTROL membangun, mengkoordinasikan dan merencanakan implementasi strategi pengelolaan lalu lintas udara pan-Eropa dan rencana aksi terkait mereka dalam usaha yang melibatkan pihak berwenang nasional, penyedia layanan navigasi udara, penggunaan wilayah udara sipil dan militer, bandar udara, industri, organisasi profesional dan institusi Eropa terkait.

- d) Di Indonesia, pengaturan lalu lintas penerbangan dilaksanakan melalui Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan serta peraturan terkait lain yang mengakomodasi ketentuan internasional dan koordinasi pada tingkat regional maupun global.
- e) International Federation of Air Traffic Controllers' Associations atau yang dikenal dengan IFATCA yang merupakan federasi internasional dari asosiasi Pemandu Lalu Lintas Udara di seluruh dunia.

B. Peran ICAO dalam mengatur lalu lintas penerbangan internasional bagi pesawat terbang sipil.

Di era globalisasi transportasi udara merupakan alat transportasi yang paling banyak digunakan dan dibutuhkan biaya yang tidak sedikit untuk menggunakannya. transportasi merupakan kebutuhan sehari-hari yang sangat penting bagi manusia, terdapat berbagai jenis alat transportasi di dunia ini baik

yang beroperasi di darat, laut, maupun udara. kebutuhan akan transportasi adalah kebutuhan yang berasal dari faktor ekonomi, sosial dan faktor lainnya.⁴²

Dimasa lalu 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*. Indonesia sebagai salah satu negara anggota ICAO telah berperan aktif dalam setiap kegiatan yang diadakan oleh organisasi ini dan telah menerapkan regulasi yang ditetapkan ICAO sesuai dengan Annexes-nya.

Kita cenderung takut naik pesawat ketika ingat terdapat banyak kasus kecelakaan pesawat yang terjadi dan banyak menelan korban jiwa, bahkan beberapa diantara kecelakaan pesawat tidak ditemukan bangkai pesawat dan korbannya.⁴³ Dalam dokumen ICAO 10004 yang berjudul *Global Aviation Safety Plan 2020-2022* dijelaskan mengenai kategori risiko tinggi (HRC) yang ditetapkan berdasarkan fatality rate, risiko tinggi kematian per kecelakaan atau jumlah kecelakaan dan insiden. Berdasarkan hasil analisis data keselamatan yang dikumpulkan dari sumber informasi proaktif dan reaktif (misalnya kecelakaan,

⁴² Hardianti.2023.*Pengaturan Tentang Penerbangan Kormersial Dan Tanggung Jawab Negara*.Jurnal Ilmu Hukum.VOL 3,No10.Hal 963

⁴³ Ahmad Saifudin.2022.*Psikologi Umum Dasar*.Jakarta.Kencana.Halaman 312

insiden, kejadian) serta dari ICAO dan lembaga swadaya masyarakat lainnya, dapat ditetapkan bahwa kategori risiko tinggi (HRC) adalah;

1. Controlled Flight into Terrain (CFIT)
2. Loss of Control in Flight (LOC-I)
3. Mid-Air Collision (MAC)
4. Runway Excursion (RE) dan
5. Runway incursion(RI)

Kategori risiko tinggi (HRC) tahun 2021-2023 di Republik Indonesia juga telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara No.KP 180 Tahun 2021, tentang “rencana keselamatan penerbangan nasional” dalam dokumen tersebut dijelaskan bahwa Indonesia telah menetapkan 5 HRC yang serupa dengan dokumen ICAO 10004 yang dikeluarkan oleh ICAO⁴⁴. Dalam pelaksanaan keselamatan penerbangan, ICAO punya organisasi regional dari berbagai negara ICAO memiliki organisasi regional (regional organization) seperti dalam pasal 55 ayat (a) "*create subordinate air transport commission on a regional other basis and define groups of states or airlines with or thought which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this convention*"

Organisasi dari regional terbentuk dengan tujuan untuk mengakomodasi kebutuhan negara anggota dalam pelayanan navigasi penerbangan sesuai regional Masing-masing dengan mengadakan pertemuan-pertemuan, program-program sendiri dengan tetap berkoordinasi langsung di bawah ICAO. Berikut merupakan organisasi regional ICAO:

⁴⁴ Jayardi Maulana Marsa.2024 *Analisis Efektifitas Flight Operation Quality Assurance (FOQA) Terhadap Peningkatan Keselamatan*. Jurnal Teknik Industri, Vol 13 No 1. Halaman 35

1. African civil aviation commission (AFAC) , berkantor pusat di dakar, senegal. Keanggotaan AFAC terbuka bagi negara-negara Afrika yang juga anggota dari African Union (AU). Dengan tujuan organisasi untuk koordinasi dan mengembangkan industri aviasi di Afrika.
2. European civil aviation conference (ECAC), berkantor pusat di Paris, Prancis. Keanggotaannya mengikuti European Union(EU). ECAC memiliki tujuan dalam pengembangan keselamatan, efisiensi ,keberlangsungan sistem transportasi udara Eropa.
3. Latin American civil aviation commission (LACAC). Berkantor pusat di Lima, Peru. Keanggotaannya terbuka bagi negara-negara yang berada di Amerika Latin. Memiliki tujuan untuk pemanfaatan lebih baik terhadap transportasi udara di dalam kawasan Amerika Latin.
4. Arab Civil Aviation Commission(ACAC). Berkantor pusat di Rabat, Maroko. Keanggotaan terbuka bagi negara -negara Arab dalam Liga Arab. ACAC bertujuan untuk membantu Otoritas penerbangan bagi negara-negara anggota dalam pengembangan serta pemanfaatan sarana transportasi udara.

Berdasarkan kontribusi ICAO dalam konvensi Chicago 1944,yang dimaksud dengan adanya kedudukan adalah keberadaan status dari suatu negara(contracting states) yang menjadi anggota council (dewan) dan atau negara -negara-negara tersebut hanya menjadi anggota biasa dalam ICAO. ICAO (International Civil Aviation Organization) memiliki kontribusi yang signifikan:

1. Meningkatkan Keselamatan Penerbangan

2. Mengatur Penerbangan Internasional
3. Meningkatkan Efisiensi Penerbangan
4. Mengembangkan Infrastruktur Penerbangan
5. Meningkatkan Keamanan Penerbangan
6. Mengembangkan Kerja Sama Internasional.⁴⁵

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) memainkan peran penting dalam mengembangkan dan memperbarui standar keselamatan dan keamanan global. dalam hal ini ada beberapa prinsip dalam keamanan dan keselamatan penerbangan di lalu lintas udara.

1. Prinsip Keamanan Penerbangan (*Aviation Safety*)

Prinsip keselamatan penerbangan juga mencakup konsep manajemen keselamatan proaktif. Hal ini melibatkan identifikasi dan mitigasi risiko keselamatan sebelum berkembang menjadi insiden atau kecelakaan. Sistem manajemen keselamatan telah menjadi komponen integral dari pendekatan modern terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan. Sistem ini telah memungkinkan peningkatan catatan keselamatan meskipun volume lalu lintas udara meningkat.

2. Prinsip Tanggung Jawab Negara (*State Responsibility*)

Prinsip tanggung jawab negara dalam konteks hukum udara internasional menekankan bahwa setiap negara bertanggung jawab atas kegiatan penerbangan di wilayah yurisdiksinya. Termasuk tanggung jawab untuk memastikan bahwa operator maskapai penerbangan, bandar udara, dan penyedia layanan navigasi

⁴⁵ Syarif Iqbal. 2018 *Politik Avias Dan Tantangan Negara kepulauan*. Yogyakarta. Deepublish. Halaman 20

udara di wilayahnya memenuhi standar dalam praktik internasional yang disepakati. Negara-negara juga diharapkan untuk berpartisipasi aktif dalam forum-forum internasional guna meningkatkan keselamatan dalam penerbangan global. Prinsip tanggung jawab negara juga mencakup penyediaan informasi penting kepada negara-negara lain dan ICAO mengenai peraturan nasional, prosedur operasional, dan kondisi yang dapat memengaruhi keselamatan penerbangan internasional.

3. Prinsip Non Diskriminasi

Prinsip nondiskriminasi bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang adil dan setara bagi semua peserta dalam industri penerbangan global. Prinsip ini mengharuskan semua negara memperlakukan semua pesawat asing dengan cara yang sama.⁴⁶Penerapan asas nondiskriminasi melibatkan berbagai aspek operasional dan regulasi.

Misalnya, dalam hal penetapan biaya navigasi udara atau penggunaan bandar udara, negara diharapkan mengenakan tarif yang sama kepada semua operator, baik domestik maupun asing. Begitu pula dalam pemberian izin pendaratan atau hak lintas udara, negara tidak boleh memberikan perlakuan yang lebih menguntungkan kepada semua operator dari suatu negara tertentu, kecuali jika hal ini ditetapkan dalam perjanjian bilateral atau multilateral tertentu. Asas ini juga memungkinkan adanya perlakuan khusus bagi negara berkembang dalam konteks tertentu, sebagai bagian dari upaya untuk mendorong partisipasi yang lebih luas dalam penerbangan internasional.

⁴⁶ Evi Dwi Hastri. *Hukum Internasional Era Society 5.0.2025*. Sumedang (Jawa Barat). Mega Press Nusantara, Halaman 51

4. Prinsip kerjasama internasional (*International Cooperation*)

Prinsip kerja sama internasional merupakan elemen kunci dalam hukum udara internasional yang mencerminkan sifat global dari industri penerbangan. prinsip ini mengakui bahwa keselamatan efisiensi, dan keberlanjutan penerbangan internasional hanya dapat dilakukan dengan kolaborasi yang erat antar negara. kerjasama ini mencakup berbagai aspek, mulai dari pengembangan standar teknis hingga harmonisasi regulasi dan pertukaran informasi. Salah satu perwujudan utama prinsip ini adalah keberadaan dan berfungsinya Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). Melalui ICAO, negara-negara berkolaborasi dalam mengembangkan kebijakan dan pedoman teknis yang memungkinkan sistem penerbangan global berfungsi secara koheren dan efisien.⁴⁷

Pasal 1 angka 48 Undang-Undang Penerbangan menyebutkan bahwa “keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan ruang udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta sarana penunjang dan fasilitas umum lainnya.” Tingkat keselamatan penerbangan dapat tercapai dengan berfungsinya seluruh unsur terkait antara satu dengan yang lainnya terhadap penyelenggara jasa penerbangan. Kecelakaan dapat terjadi karena: kesalahan manusia, teknik operasional, cuaca, dan lain-lain. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan adalah dengan mengidentifikasi, memahami dan mengendalikan faktor-faktor inti penyebab terjadinya kecelakaan sebelumnya.

⁴⁷ Ibid 52

Adanya doktrin manajemen keselamatan yang cukup komprehensif yang dianut oleh insan penerbangan terkait di industri, terpenuhinya standar dan prosedur bagi pemerintah dan industri mengenai manajemen keselamatan akan memberikan keyakinan terhadap penyelenggaraan penyelenggara jasa penerbangan yang telah dipahami, dirancang, dikembangkan dan diimplementasikan dengan mengutamakan keselamatan.⁴⁸

Pedoman Nasional tentang Manajemen Keselamatan, termasuk: Pasal 44 Konvensi Chicago 1944 dan ICAO. ICAO mendefinisikan keselamatan sebagai “kondisi di mana risiko cedera pada orang atau kerusakan properti dikurangi dan dipertahankan pada tingkat yang ditentukan atau lebih rendah melalui identifikasi bahaya dan proses manajemen risiko yang berkelanjutan.” “Manajemen keselamatan,” seperti yang digunakan oleh ICAO, mencakup dua konsep utama: Pemerintah harus memiliki program keselamatan penerbangan nasional (SSP); Penyedia layanan penerbangan harus memiliki Sistem manajemen keselamatan (SMS).

Kerangka kerja untuk menerapkan program keselamatan penerbangan Nasional secara berkelanjutan sesuai dengan Dokumen ICAO 9859 meliputi: Kebijakan keselamatan penerbangan nasional menetapkan akuntabilitas; Manajemen Risiko Keselamatan Penerbangan nasional cara mengendalikan risiko secara proaktif; Jaminan Keselamatan Penerbangan Negara Bagian memastikan bahwa sistem kontrol berfungsi; dan promosi keselamatan penerbangan negara bagian memastikan bahwa semua personel penerbangan memahami dan fokus

⁴⁸ Niru Anita Sinaga.2022..*Aspek Hukum Keselamatan Di Indonesia*.Jurnal Hukum Sasana.Vol 8 No 2 ,Halaman 456

pada tugas dan tanggung jawab mereka yang terkait dengan keselamatan penerbangan.

Dokumen ICAO 9859 menguraikan delapan kesatuan yang diperlukan untuk melaksanakan program keselamatan penerbangan nasional dan sistem manajemen Keselamatan: komitmen manajemen puncak, sistem pelaporan keselamatan yang efektif, penggunaan informasi, pembelajaran, pelatihan, prosedur standar, dan peningkatan berkelanjutan. peraturan dan kebijakan keselamatan penerbangan di Indonesia meliputi:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang diatur dalam Pasal 3, 52-57, 211, 308-322.
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (PP 3/2001).
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, antara lain:
 Peraturan Menteri : PM 44 Tahun 2015 tentang Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 173 Civil Aviation Safety Regulation Part 173 tentang perencanaan prosedur penerbangan (*Flight Procedure Design*); Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional; Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (Civil Aviation Safety Regulation Part 830) tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan Dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil; Peraturan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2018 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (Civil Aviation Safety Regulations Part 47) tentang Pendaftaran Pesawat Udara (Aircraft Registration); Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 14 Tahun 2019 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (Civil Aviation Safety Regulations Part 69) tentang Lisensi, Rating, Pelatihan, Dan Kecakapan Personel Navigasi Penerbangan; Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM43 Tahun 2020 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 172 tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2021 Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 36 tentang Standar Kebisingan untuk Sertifikasi Tipe dan Kelaikudaraan Pesawat Udara.

4. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) yang meliputi kegiatan operasional penerbangan yang bersifat teknis, agar kegiatan tersebut dapat terselenggara dengan selamat, aman, efektif, dan efisien sesuai dengan standar penerbangan internasional.

Undang-Undang Penerbangan khususnya mengenai keselamatan penerbangan masih mengacu pada PP 3/2001. Keamanan dan keselamatan penerbangan mempunyai peranan penting dan strategis dalam penyelenggaraan penerbangan sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan

pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah dalam satu kesatuan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil.

Pembinaan yang dilaksanakan oleh pemerintah meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan pembinaan, pemanfaatan dan pengembangan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan, dalam upaya mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur dan terpadu dengan moda transportasi lainnya.⁴⁹

C. Hambatan dari ICAO dalam mengatur lalu lintas pesawat terbang sipil menurut konvensi chicago 1944.

Konvensi Chicago 1944 menetapkan dasar bagi ICAO untuk mengatur lalu lintas pesawat terbang sipil, namun beberapa hambatan tetap ada. Hambatan utama meliputi kedaulatan negara atas wilayah udara, perbedaan kepentingan nasional, dan implementasi standar ICAO yang tidak selalu konsisten di seluruh dunia.

a. Kedaulatan Negara atas Wilayah Udara:

Konvensi Chicago mengakui kedaulatan penuh dan eksklusif setiap negara atas wilayah udaranya. Hal ini berarti setiap negara memiliki hak untuk mengatur lalu lintas udara di wilayah udaranya sendiri, termasuk menentukan rute, frekuensi penerbangan, dan persyaratan keselamatan. Meskipun ICAO menetapkan standar dan praktik yang

⁴⁹ Ibid 457-458

direkomendasikan, implementasinya tetap menjadi tanggung jawab masing-masing negara.

b. Perbedaan Kepentingan Nasional:

Setiap negara memiliki kepentingan nasional yang berbeda dalam hal penerbangan sipil. Beberapa negara mungkin memprioritaskan keselamatan dan keamanan penerbangan, sementara yang lain mungkin lebih fokus pada pengembangan industri penerbangan domestik atau keuntungan ekonomi. Perbedaan kepentingan ini dapat menyebabkan ketidaksepakatan dalam penerapan standar dan peraturan ICAO, serta menghambat kerjasama internasional.

c. Implementasi Standar yang Tidak Konsisten:

Meskipun ICAO menetapkan standar dan praktik yang direkomendasikan (SARP), implementasinya di berbagai negara tidak selalu konsisten. Beberapa negara mungkin memiliki sumber daya yang terbatas untuk menerapkan standar ICAO secara penuh, sementara yang lain mungkin memiliki prioritas yang berbeda. Ketidakkonsistenan ini dapat menciptakan tantangan dalam keselamatan dan efisiensi lalu lintas udara global.

d. Keterbatasan Sumber Daya:

Implementasi standar ICAO memerlukan investasi yang signifikan dalam infrastruktur, teknologi, dan pelatihan. Beberapa negara, terutama negara berkembang, mungkin memiliki keterbatasan sumber daya untuk memenuhi standar ICAO secara penuh.

e. Pesawat Udara Negara:

Konvensi Chicago membedakan antara pesawat udara sipil dan pesawat udara negara (militer, bea cukai, kepolisian). Pesawat udara negara tidak tunduk pada aturan yang sama dengan pesawat sipil, yang dapat menimbulkan tantangan dalam hal keselamatan dan keamanan penerbangan

Lepas landas dan mendarat merupakan proses pendaratan. Jalan yang menghubungkan landasan pacu dengan apron. Apron merupakan area tempat pesawat diparkir setelah mendarat dan penumpang serta barang bawaan diturunkan, kemudian dilakukan pengecekan mesin pesawat, pengisian bahan bakar (avtur) ke dalam pesawat, kemudian barang bawaan dimuat dan penumpang menunggu untuk menaiki pesawat. Setelah pengecekan jumlah penumpang selesai, pintu pesawat ditutup dan siap meninggalkan apron untuk berangkat menuju landasan pacu guna lepas landas.⁵⁰

Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Bandar Udara, “berbagai rangkaian kegiatan di bandar udara berfungsi sebagai sarana pelayanan angkutan udara atau pelayanan penumpang dan barang untuk mendukung sistem keselamatan dan keamanan penerbangan”. Kondisi bandar udara memegang peranan penting dalam kelancaran arus penumpang pada penerbangan yang berangkat. Bandar udara memiliki dua jenis penerbangan, yaitu penerbangan dalam negeri dan penerbangan internasional. Selain itu, bandar udara juga merupakan pintu gerbang utama bagi penumpang, barang, kargo, surat dari dan ke

⁵⁰ Makswel y.2016. *Fungsi Pengawasan Terhadap Keselamatan Penerbangan Bandara Udara (Studi Di Bandara Udara Kuabang Kao. Kab. Halmahera Utara)*. Jurnal Administrasi Publik.Vol 3.Halaman 2

dalam maupun luar negeri. Baik penumpang internasional maupun penumpang dalam negeri wajib melalui proses pemeriksaan yang ketat. Pemeriksaan tersebut meliputi pemeriksaan penumpang dan pemeriksaan barang bawaan, hal ini dimaksudkan untuk memastikan barang-barang terlarang dan berbahaya seperti senjata api, bom, bahan peledak, senjata tajam, dan berbagai barang berbahaya lainnya tidak dibawa ke ruang tunggu keberangkatan dan tidak dimasukkan ke dalam pesawat.

Menurut International Civil Aviation Organization (ICAO) bahwa "Sistem keamanan penerbangan merupakan suatu upaya yang dilakukan oleh bandar udara dan maskapai penerbangan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, yang menyebutkan bahwa barang berbahaya atau barang yang dapat digunakan sebagai senjata merupakan tindakan melawan hukum dan dapat digunakan untuk mengancam penerbangan, kecuali sesuai dengan prosedur dan persyaratan yang ditetapkan, hal ini dimaksudkan agar dapat terciptanya jaminan keselamatan dan keamanan penerbangan, tertib arus penumpang serta efisien waktu, maka diperlukan suatu Sistem Keamanan Penerbangan".

Bandara memiliki petugas keamanan yang disebut Aviation Security (AVSEC). Aviation security memiliki tugas untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi penumpang. Mengacu pada penjelasan tersebut, peneliti dalam hal ini berkepentingan untuk mengetahui secara mendalam bagaimana penerapan *Standard Operational on Aviation Security* (AVSEC) dalam melaksanakan tugasnya dan apakah terdapat kendala dalam penerapannya serta bagaimana solusi untuk mengatasi kendala tersebut. Sebagaimana aturan

mengenai penerbangan yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 secara singkat menjelaskan bahwa Bandar Udara adalah kawasan di perairan atau daratan yang memiliki batas wilayah yang dipergunakan sebagai tempat perpindahan intra dan intermoda transportasi, bongkar muat barang, naik turun penumpang, dan tempat lepas landas dan pendaratan pesawat udara, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan pendukung lainnya.

Annex 14 ICAO (*International Civil Aviation Organization*) mendefinisikan Bandar Udara sebagai kawasan di perairan atau daratan (termasuk peralatan, instalasi, dan bangunan) yang dipergunakan baik sebagian maupun seluruhnya untuk pergerakan dan keberangkatan pesawat udara. Berdasarkan fungsinya, Bandar Udara dalam menunjang operasional penerbangan dibagi menjadi 3 bagian yaitu: *Land Side* merupakan kawasan untuk pergerakan barang dan penumpang menuju pesawat udara. *Air Side* merupakan pergerakan pesawat udara dari *Apron* (tempat parkir) menuju *Runway* (landasan pacu). *Air Field Side* merupakan pergerakan pesawat udara setelah lepas landas.

Landasan pacu berfungsi sebagai sarana bagi pesawat udara untuk lepas landas dan melakukan pendaratan (landing). Platform penghubung berfungsi sebagai sarana bagi pesawat udara untuk bergerak atau berpindah dari/ke landasan pacu ke/dari tempat lain dalam bandar udara yang sama (apron, hanggar). Gerbang apron berfungsi sebagai tempat pesawat udara menaikkan dan menurunkan kargo, mengisi bahan bakar, dan melakukan perawatan, membersihkan udara pesawat udara, serta mengakomodasi kebutuhan penumpang

dan awak pesawat. Apron Movement Control merupakan unit yang bertugas untuk menentukan tempat parkir pesawat udara setelah menerima estimasi dari unit ADC atau Tower (Afen Sena/2008).

Apron Management Service dimaksudkan untuk memperlancar pergerakan pesawat udara dan operasi pesawat udara di apron serta mengurangi waktu henti pesawat udara di darat. Kegiatan Apron Management Service dapat dilakukan dengan cara:

- a. Mengatur alokasi parkir pesawat udara sebaik-baiknya dengan jarak antar pesawat udara, antara pesawat udara dengan gedung terminal sedekat mungkin untuk proses bongkar muat. Hal ini dimaksudkan agar pemanfaatan apron optimal.
- b. Mengatur jarak yang cukup antar pesawat udara selain untuk kegiatan bongkar muat, agak terpisah dari gedung terminal untuk menghindari halangan di apron.
- c. Menyediakan lahan parkir yang memadai untuk terselenggaranya pelayanan terbaik bagi seluruh pesawat udara.
- d. Membantu pesawat udara dalam kegiatan naik dan turun pesawat udara.
- e. Menyediakan sarana pengisian bahan bakar.
- f. Menyediakan sarana transportasi dari area parkir pesawat udara ke gedung terminal apabila jaraknya relatif jauh.
- g. Menyediakan tempat untuk pemeriksaan pesawat udara, penumpang, awak pesawat udara, dan barang bawaan.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 21 Tahun 2015, bahwa personel pengendali pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/AMC) adalah personel bandar udara yang memiliki kewenangan untuk melakukan pengawasan terhadap pergerakan pesawat udara. lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron dan penentuan parkir pesawat udara.

Penerbangan tidak terjadwal adalah layanan transportasi udara dengan waktu, rute, kota tujuan, dan pemberhentian tergantung pada kebutuhan dan permintaan penyewa. Menurut Dokumen ICAO No. 7278, definisi charter adalah "Istilah charter digunakan dalam pengertian khusus yang diperoleh dalam bidang angkutan udara untuk membeli seluruh kapasitas pesawat udara untuk penerbangan tertentu guna penggunaan pembelian tersebut (individu atau kelompok). Istilah ini mencakup berbagai macam operasi angkutan udara khusus (untuk pengangkutan penumpang atau barang berdasarkan kontrak pemerintah swasta)". Dengan definisi ini, hakikat charter pesawat udara adalah pemanfaatan pesawat udara oleh pihak penyewa, baik untuk kebutuhan sendiri maupun untuk disewakan kembali kepada pihak ketiga.

Suherman, SH mendefinisikan penyewaan pesawat udara adalah pemakaian pesawat udara oleh pihak yang bukan pihak yang berhak atas daya tampung pesawat udara tersebut, untuk keperluan sendiri dalam bentuk jasa angkutan/jasa lainnya atau menjual kembali jasa tersebut kepada pihak ketiga, pada bagian lain dikatakan penyewaan adalah penyewaan kapasitas pesawat udara untuk dipergunakan oleh pihak yang mencarter. Tugas unit AMC yang dimaksud

adalah pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan bahan bakar dan tumpahan bahan bakar, pengawasan dan koordinasi fasilitas sisi udara, pelayanan pemanduan pesawat udara, kegiatan penyerbuan sisi udara yang dimaksud di area apron, serta pemasukan data penerbangan, pencatatan, pelaporan data log book, dan pelaporan pelaksanaan tugas.⁵¹

Wewenang AMC Junior antara lain mengawasi dan mengatur pergerakan lalu lintas di apron, mengatur parkir pesawat udara di apron, memastikan kebersihan di apron, memastikan fasilitas di apron dalam kondisi baik, memastikan keselamatan pergerakan orang, peralatan, dan pesawat udara di apron. Selain itu, terdapat wewenang AMC senior seperti mengawasi dan mengatur pergerakan lalu lintas di apron, mengatur parkir pesawat udara di apron, memastikan kebersihan di apron, dan memastikan fasilitas di apron dalam kondisi baik. memastikan keselamatan pergerakan orang, peralatan, dan pesawat udara di apron, menganalisis seluruh kegiatan dan fasilitas di apron, merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi darurat, mengevaluasi dan mengoordinasikan kegiatan operasional di apron. semua pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, dan penumpang di area sisi udara.

Dalam kegiatannya sehari-hari, pelaksana tugas Apron Movement Control (AMC) di Bandara Internasional Halim Perdanakusuma menugaskan empat personel pada unit Apron Movement Control yang terdiri dari dua pegawai Angkasa Pura II, yaitu pelaksana dan Supervisor. Para personel unit Apron

⁵¹ I Gusti Ngurah Willy Hermawan. 2021. *Peranan Apron Movement Control Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Udara Carter Di Bandara Halim Perdanakusuma*. Jurnal Mitra Manajemen. Volume 12. No 1. Halaman 63

Movement Control (AMC) bertugas selama 12 Jam setiap harinya, secara bergiliran (shift) yang dimulai pada pukul 07:30 sampai dengan 19:30, serta pukul 19:30 sampai dengan pukul 07:30 Pada unit Apron Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma Jakarta melaksanakan tugas sebagai berikut:

- a. Plotting parking stand untuk pendaratan pesawat udara.
- b. Mencatat pergerakan pesawat udara yang masuk dan keluar Apron Movement Sheet (AMS).
- c. Menginformasikan rencana lokasi parking stand kepada ground handling dan tower.
- d. Mengawasi pergerakan lalu lintas kendaraan yang beroperasi di area sisi udara.
- e. Mengawasi personel yang melaksanakan kegiatan di area sisi udara.
- f. Melaksanakan kegiatan marshalling untuk pesawat udara charter VIP/VVIP dan Non-VIP.
- g. Melaksanakan kegiatan pemanduan bagi pesawat udara yang hendak melakukan reposisi dari Apron Utara ke Apron Selatan atau sebaliknya. sebaliknya menggunakan Follow Me Car
- h. Melakukan pemeriksaan di wilayah apron agar selalu tertib dan teratur dengan melaksanakan pengontrolan terhadap pergerakan kendaraan, ground support equipment (GSE), dan orang-orang yang melakukan kegiatan di wilayah apron, serta melakukan penindakan apabila terjadi pelanggaran.

Untuk mengatur agar pergerakan pesawat udara tidak mengalami masalah, maka diperlukan layanan manajemen apron yang benar. Adapun, tujuan dari layanan manajemen apron ini, yaitu

- a. Mengatur pergerakan dengan tujuan mencegah tabrakan antar pesawat dan antara pesawat dengan obstacle.
- b. Bekerjasama dengan Aerodrome Control Tower mengatur arus masuk dan keluarnya pesawat udara ke dan dari apron.
- c. Menjamin keselamatan dan kelancaran pergerakan kendaraan kegiatan resmi lainnya.

Berdasarkan ICAO dalam Annex 14 Aerodrome, Volume I, Aerodrome Design and Operations, 2004 : 107 bahwa Apron Management Service dapat dibentuk dan dilaksanakan oleh ATS unit yang berada di bandar udara bersangkutan. Apron management service diberikan dengan maksud (Afen Sena/2008):

- a. Mengatur pergerakan dan penempatan pesawat udara agar tidak bertabrakan dengan pesawat udara lain.
- b. Mengatur pergerakan dan penempatan pesawat udara agar tidak bertabrakan atau terhalang oleh rintangan di apron dan sekitarnya.
- c. Mengatur penempatan pesawat udara pada parking stand berdasarkan tipe dan ukuran pesawat udara tersebut.
- d. Mengatur keluar masuknya pesawat udara dari apron (parking stand) ke manoeuvring area atau sebaliknya. Dalam hal ini harus dilakukan koordinasi dengan unit Aerodrome Control Tower terlebih dahulu.

- e. Menjamin keamanan dan kelancaran pergerakan kendaraan serta keteraturan kegiatan lainnya di apron.

Panduan reposisi pesawat charter .Panduan reposisi pesawat charter dilakukan apabila ada permintaan dari ground handling terkait penerbangan yang akan dipandu, permintaan tersebut dilakukan apabila pesawat akan melaksanakan penerbangan atau telah selesai terbang, pesawat charter akan melakukan reposisi dari apron selatan ke apron utara atau sebaliknya. Prosedur panduan reposisi pesawat udara charter yaitu, personel AMC harus berkomunikasi dengan Control Tower dan Ground Handling terkait, menyiapkan follow me car dan tetap menggunakan alat pelindung diri.

Prosedur pencatatan data penerbangan charter. Secara umum pencatatan data penerbangan merupakan salah satu fungsi dan tugas unit AMC, pencatatan data penerbangan dilakukan dengan cara menulis di Apron Movement Sheet (AMS) lalu diaplikasikan kedalam computer, data tersebut meliputi, waktu on block/off block, registrasi pesawat udara, tipe pesawat udara, posisi parking stand, nomor penerbangan, asal penerbangan, tujuan penerbangan dan nama perusahaan penerbangan atau ground handling.

Prosedur pencatatan data penerbangan tersebut dilakukan dengan cara, personel AMC harus mengawasi pergerakan pesawat udara charter yang datang dan berangkat, personel AMC harus memastikan dan memasukan pencatatan pesawat udara charter yang datang dan berangkat kedalam komputer sesuai dengan yang dicatat di Apron Movement Sheet (AMS) seperti registrasi pesawat udara, nomor penerbangan, waktu on block/off block, parking stand, tujuan

penerbangan, asal penerbangan, dan perusahaan penerbangan atau ground handling. Personel AMC juga harus melakukan pencatatan kegiatan penerbangan charter pada log book.⁵²

Dalam operasi penerbangan, ada tiga fase penting yaitu lepas landas (take off), jelajah (cruising) dan pendaratan (landing) Ketiga fase ini selalu berkaitan dengan unsur cuaca, terutama angin. Pada fase pendaratan, sangat penting bagi seluruh operator penerbangan untuk mengetahui kondisi klimatologi yang berkaitan dengan unsur angin permukaan landasan pacu.

1. Angin

Apabila terdapat perbedaan tekanan udara pada dua lokasi dalam arah horizontal, maka akan terjadi pergerakan perpindahan massa udara. Pergerakan ini terjadi dari tempat yang memiliki tekanan udara relatif tinggi ke tempat yang memiliki tekanan udara relatif rendah. Pergerakan perpindahan massa udara dalam arah horizontal ini biasa disebut angin.

Angin merupakan aliran massa udara secara horizontal yang biasanya dinyatakan dalam arah dan kecepatan angin. Pergerakan atmosfer menuju permukaan bumi ada dua arah, yaitu horizontal dan vertikal. Baik pergerakan atmosfer horizontal maupun vertikal jarang dapat berlangsung dalam keadaan datar dan halus. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain turbulensi di dekat permukaan bumi yang disebabkan oleh topografi bumi, sebaran antara permukaan daratan dan lautan, momentum arus laut antara lintang tengah dan lintang tinggi. dan ketidaksamaan radiasi yang diterima bumi, yang menyebabkan

⁵² Ibid halaman 64-65

perbedaan suhu udara antara satu tempat dengan tempat lainnya, sehingga terjadi perbedaan tekanan udara yang mengakibatkan terjadinya pergerakan udara.

Angin permukaan di bandar udara sangat berperan penting dalam pendaratan dan lepas landas pesawat udara. Angin permukaan yang dimaksud adalah angin pada ketinggian antara 6 sampai dengan 10 meter dari permukaan landasan pacu. Namun dalam pelaporan dan penyiaran, angin permukaan diartikan sebagai angin pada ketinggian 10 meter dari permukaan landasan pacu. Parameter angin yang dilaporkan adalah arah dan kecepatannya.

Arah angin dilaporkan dengan menuliskan arah datangnya. Arah dan kecepatan angin yang dilaporkan untuk pesawat udara yang akan mendarat atau lepas landas merupakan rata-rata untuk selang waktu dua menit sebelum waktu pelaporan. Untuk keperluan lain dibuat dengan rata-rata untuk selang waktu 10 menit sebelum waktu pelaporan. Satuan ukuran arah angin adalah derajat ($^{\circ}$). Secara klimatologi, arah angin diamati dari 8 arah, namun dalam dunia penerbangan, angin diamati dari 16 arah.

Kecepatan angin dinyatakan dalam satuan meter per detik, kilometer per jam, atau knot (Tjasyono, 2004). Pergerakan udara atau angin pada umumnya diukur dengan menggunakan anemometer penghitung cangkir, yang di dalamnya terdapat dua sensor, yaitu: sensor kecepatan angin (sensor cangkir – propeller) dan sensor arah angin.

2. Dampak angin terhadap penerbangan

Komponen angin merupakan gambaran dari vektor angin. Komponen tersebut adalah headwind, tailwind, dan crosswind. Headwind merupakan angin

yang bertiup dari arah depan pesawat. Karena headwind dapat meningkatkan daya angkat pesawat, maka pilot akan memilih untuk mendarat dan lepas landas pada arah headwind. Sedangkan tailwind bertiup dari arah belakang (ekor) pesawat dan akan mengurangi daya angkat.

Sebagian besar pesawat akan menghindari lepas landas dan mendarat jika terdapat tailwind. Namun, tailwind akan dipilih ketika pesawat sudah dalam kondisi cruising. Hal ini dikarenakan pada fase cruising tailwind akan mendorong pesawat maju lebih cepat sehingga akan menghemat waktu dan bahan bakar. Crosswind merupakan angin yang bertiup dari arah samping pesawat. Perubahan kecepatan cukup besar pada crosswind ketika pesawat dalam proses pendaratan dapat menyebabkan pesawat melenceng dari arah landas pacu atau bahkan tergelincir.

Peran cuaca dalam penerbangan sangat besar yaitu informasi cuaca mempunyai andil dalam peningkatan efisiensi dan efektivitas kegiatan dan keselamatan penerbangan. selain itu cuaca mempunyai potensi yang membahayakan harta dan jiwa. Namun demikian tidak mudah untuk mengatakan cuaca yang mana yang membahayakan, karena dampak cuaca bergantung pula kepada faktor lain.

Khususnya dalam penerbangan, selain kadar atau intensitas unsur cuaca, jenis pesawat, kondisi pesawat, dan posisi penerbangan juga faktor yang menentukan sensitifitasnya terhadap cuaca. Misalnya angin silang (cross wind) di landasan terbang yang berkecepatan 20 knot, mungkin dapat menimbulkan bahaya bagi pesawat kecil yang melakukan pendaratan, tetapi tidak ada pengaruhnya bagi

pesawat besar dan modern. Namun demikian, karena setiap pesawat terbang mempunyai tiga kegiatan yang sama, yakni lepas landas, terbang, dan mendarat, maka penggunaan arti bahaya dalam penerbangan umumnya diterapkan untuk masing-masing kegiatan tersebut.

Crosswind adalah resultan vektor yang bertindak di sudut kanan ke landas pacu. Hal ini sama dengan kecepatan angin dikalikan dengan sinus trigonometri sudut antara arah angin dan arah landas pacu (150/5300-13 CHG 6, Appendix 1,2000). Crosswind merupakan penyebab terkait cuaca nomor satu kecelakaan penerbangan setiap tahun. NTSB mencatat terjadi 2684 kecelakaan penerbangan yang terkait dengan cuaca sejak 1995 hingga 2001. 25% diantaranya karena crosswind. Fakta membuktikan dua teratas yaitu crosswind dan gusty menjadi 45% dari kondisi cuaca terkait kecelakaan penerbangan.

Angin Silang (crosswind) adalah angin yang arahnya dari samping benda yang bergerak, misalnya kapal laut yang sedang berlayar, pesawat terbang yang sedang dalam penerbangan. Analisis arah angin merupakan hal yang sangat esensial guna penentuan arah landas pacu. Berdasarkan rekomendasi dari ICAO, arah landas pacu sebuah bandar udara secara prinsip diupayakan sedapat mungkin harus searah dengan arah angin yang dominan. Pada saat pesawat udara mendarat atau lepas landas, pesawat udara dapat melakukan pergerakan di atas landasan pacu sepanjang komponen angin yang bertiup tegak lurus dengan Bergeraknya pesawat udara (cross wind) tidak berlebihan. Beberapa referensi ICAO dan FAA (Federal Aviation Administration) menyatakan bahwa besarnya cross wind maksimum yang diperbolehkan bergantung pada jenis dan ukuran pesawat yang

beroperasi, susunan sayap dan kondisi permukaan landasan pacu. Berdasarkan rekomendasi ICAO (Annex 14, 2004), arah landas pacu sebuah bandar udara harus diorientasikan sehingga pesawat udara dapat mendarat dan lepas landas paling sedikit 95% dari seluruh komponen angin yang bertiup.⁵³

Kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas suatu kawasan perpanjangan suatu kedua ujung landas pacu, di bawah lintasan pesawat udara setelah lepas landas atau mendarat yang dibatasi oleh ukuran panjang dan tertentu. kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan merupakan bagian dari kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landas pacu dan memiliki ukuran tertentu yang dapat menimbulkan bahaya kecelakaan. Prosedur pendaratan pesawat udara merupakan serangkaian langkah yang dilakukan oleh pilot untuk mendaratkan pesawat udara dengan aman dan efisien. Berikut ini adalah beberapa langkah penting dalam prosedur pendaratan pesawat udara:

1. Persiapan pendaratan: Pilot mempersiapkan pesawat udara untuk mendarat dengan cara memeriksa sistem pesawat udara dan memastikan semua sistem berfungsi dengan baik.
2. Penurunan ketinggian: Pilot mulai menurunkan ketinggian pesawat udara dengan cara mengurangi tenaga mesin dan mengatur sudut penurunan.
3. Pengaturan kecepatan: Pilot mengatur kecepatan pesawat udara untuk memastikan pesawat udara stabil dan terkendali saat mendarat.

⁵³ .Ahmad Fadholi.2013.Analisis Komponen Angin Landas Pacu (Runway) Bandara Depati Amir Pangkalpinang.ejournal Unisba.Vol 13 No 2

4. Konfigurasi pendaratan: Pilot mengatur konfigurasi pesawat udara untuk mendarat, seperti menurunkan flaps dan gear.
5. Pendaratan: Pilot mendaratkan pesawat udara dengan hati-hati, memastikan pesawat udara menyentuh landasan dengan lembut dan terkendali.
6. Penghentian: Setelah mendarat, pilot memperlambat pesawat dan mengarahkan pesawat ke tempat parkir⁵⁴

Sistem roda pendaratan berfungsi untuk menopang pesawat saat mendarat dan lepas landas. Saat pesawat hendak mendarat, roda harus diturunkan agar pesawat dapat mendarat dan bergerak di landasan. Sebaliknya, saat pesawat hendak lepas landas, roda perlu dibenamkan dan disembunyikan di dalam rongga roda untuk menjaga keseimbangan sistem penerbangan. Posisi roda pesawat dapat dipantau oleh pilot melalui lampu indikator di kokpit, sehingga pilot dapat mengetahui kondisi roda secara langsung saat penerbangan. Roda pendaratan pada pesawat sipil terletak di sepanjang badan pesawat dan ada 3 jenis roda pendaratan, yaitu 1 roda pendaratan hidung dan 2 roda pendaratan utama.

Pada pesawat Boeing 737-900 ER yaitu 1 yang disebut dengan (*nose landing gear*) hidung pesawat karena posisinya berada di hidung pesawat dan 2 lainnya yang disebut dengan main landing gear yang terletak pada bagian tengah dari pesawat seperti yang terlihat pada gambar 1 dan 2 *Landing gear* sendiri memiliki sebuah sistem yang disebut dengan landing gear indication yang berfungsi untuk memberikan indikasi pada cockpit mengenai posisi landing gear

⁵⁴ Sugiyanto.2018.*Dasar Dasar Perencanaan Pransportasi(Tata Guna lahan Dan Prasarana Lalu Lintas)*Ponorogo.Wade Group.Halaman 138

tersebut. Cara kerja sistem ini adalah dimana landing gear indication menggunakan proximity sensor atau distance sensor untuk memberikan data mengenai posisi landing gear kepada *Proximity Sensor Electronic Unit* (PSEU).

PSEU memproses semua input dan mengirimkan sinyal ke landing gear position light (lampu) dan aural warning (suara). Saat landing gear bergerak extend (posisi turun), retract (posisi naik) dan saat gear not down warning, akan menyala tiga buah lampu merah. Saat *landing gear extend* (turun) dan pada posisi terkunci/downlock position, akan menyala tiga buah lampu hijau pada landing gear utama dan tiga buah lampu tambahan. *Proximity Sensor Electronic Unit* (PSEU) juga mengirimkan sinyal ke *Flight Data Acquisition Unit* (FDAU) mengenai status landing gear.⁵⁵

Konvensi Chicago tahun 1944 menetapkan beberapa aturan mengenai lepas landas dan pendaratan pesawat sipil internasional. Berikut ini adalah beberapa aturan terkait:

5. Lepas landas:

- a. Pesawat harus memiliki izin lepas landas dari otoritas penerbangan sebelum lepas landas.¹
- b. Pilot harus memastikan bahwa pesawat memiliki kinerja yang cukup untuk lepas landas dengan aman.
- c. Pesawat harus mengikuti prosedur lepas landas yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan.

6. Pendaratan:

⁵⁵ Mohamad Alif Dzulfikar.2025.*Identifikasi Penyebab Terjadinya Landing Gear Indication Tidak Berfungsi Normal pada Pesawat Boeing737-900 ER*.Jurnal Integrasi.Volume 17 No 1.Halaman 54

- a. Pesawat harus memiliki izin pendaratan dari otoritas penerbangan sebelum mendarat.
- b. Pilot harus memastikan bahwa pesawat memiliki kinerja yang cukup untuk mendarat dengan aman.
- c. Pesawat harus mengikuti prosedur pendaratan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan.

7. Prosedur Pendekatan:

- a. Pilot harus mengikuti prosedur pendekatan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan, termasuk penggunaan sistem navigasi dan komunikasi.
- b. Pesawat harus memiliki ketinggian dan kecepatan yang sesuai untuk melakukan pendekatan dengan aman.

4. Kriteria Pendaratan:

- a. Pesawat harus memenuhi kriteria pendaratan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan, termasuk kecepatan, ketinggian, dan konfigurasi pesawat.

Aturan-aturan ini bertujuan untuk memastikan keselamatan penerbangan sipil internasional dan mencegah kecelakaan. ICAO (International Civil Aviation Organization) bertanggung jawab untuk mengembangkan dan memperbarui standar dan rekomendasi untuk penerbangan sipil internasional, termasuk aturan mengenai lepas landas dan pendaratan. Aturan mengenai lepas landas dan pendaratan dalam Konvensi Chicago 1944 dapat ditemukan dalam beberapa pasal, antara lain:

- a. Pasal 12: Peraturan tentang penerbangan di atas wilayah negara-negara
- b. Pasal 15: Fasilitas bandara dan biaya

- c. Pasal 20: Pemberian izin pendaratan dan lepas landas
- d. Annex 2: Peraturan tentang penerbangan (Rules of the Air)
- e. Annex 6: Operasi pesawat (Operation of Aircraft)⁵⁶.

Konvensi Chicago 1944 yang kemudian dibuat dalam bentuk Annex XIV dari konvensi. Sesuai dengan namanya, maka ketentuan yang dimuat dalam Annex XIV Konvensi Chicago 1944 berisi standar internasional bandar udara yang ditetapkan oleh ICAO sebagai organisasi internasional di bidang penerbangan sipil dalam rangka mewujudkan keseragaman antara negara peserta ICAO berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara yang pada dasarnya untuk menjamin keselamatan penerbangan.

Implementasi ketentuan internasional mengenai bandar udara dan penegakan terhadap standar keselamatan penerbangan saat ini masih merupakan tantangan terbesar bagi dunia penerbangan internasional. Hal tersebut dikarenakan masih banyak negara yang tidak memenuhi standar keselamatan penerbangan yang ditentukan dalam ketentuan internasional terutama di bandar udara.

Mengingat tanggung jawab menciptakan keselamatan penerbangan merupakan kewajiban setiap negara, oleh karenanya melahirkan pendapat pihak-pihak tertentu untuk menjadikan kewajiban dalam pemenuhan standar keselamatan penerbangan sebagai kewajiban erga omnes. Munculnya kewajiban erga omnes dalam keselamatan penerbangan bisa disebabkan oleh adanya penegakan akan kewajiban ini serta didukung oleh kehadiran ICAO saat ini dan yang akan datang dalam komunitas penerbangan.

⁵⁶ <https://skybrary.aero/articles/icao-annexes-and-doc-series> Diakses pada pukul 16.00

Standar internasional bandar udara bagi keselamatan penerbangan yang dimuat dalam Annex XIV Konvensi Chicago 1944 merupakan ketentuan internasional di bidang hukum udara dimana Indonesia pun meratifikasinya. Sedangkan instrumen hukum nasional yang berkaitan dengan bidang hukum udara di antaranya telah dibuat Undang-Undang Penerbangan 2009, Keputusan Menteri tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, Keputusan Menteri Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, Sistem Manajemen Keselamatan, PP Keamanan dan Keselamatan Penerbangan 2001, PP tentang Kebandarudaraan 2001, serta peraturan pelaksana lainnya.⁵⁷

Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 menyatakan, “untuk tujuan Konvensi ini, wilayah suatu Negara dianggap sebagai wilayah daratan dan perairan teritorial yang berbatasan dengannya di bawah kedaulatan, kedaulatan, perlindungan atau mandat negara tersebut.” Adanya pengakuan kedaulatan terhadap ruang udara mengakibatkan setiap pesawat udara yang akan memasuki wilayah suatu negara harus minta izin pada negara kolong, dan kalau pesawat asing tetap berkeinginan untuk masuk negara kolong dapat melakukan tindakan peringatan atau penyergapan (Interception). Dan tindakan intersepsi ini diakui dan dibolehkan oleh hukum internasional.⁵⁸

⁵⁷ Sari. Wulan. Feblita. 2016. *"Ketentuan Annex XIV Konvensi Chicago 1944 Mengenai Standar Internasional Bandar Udara Bagi Keselamatan Penerbangan dan Implementasinya dalam Hukum Udara Nasional."* Majalah Ilmiah Unikom. Hal 319-334

⁵⁸ Delfiyanti,D.(2023).*Aspek Hukum Terkait Penerbangan Lintas Batas Berdasarkan Konvensi Chicago. UNES Law Review.* Hal-61-69

BAB IV

KESIMPULAN & SARAN

A. KESIMPULAN

1. Penelitian ini mengkaji mengenai pengaturan lalu lintas bagi pesawat terbang sipil menurut Konvensi Chicago 1944. Setiap negara peserta konvensi memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Konvensi Chicago 1944 mengatur lalu lintas penerbangan sipil agar menjamin kedaulatan negara atas ruang udaranya, mengatur hak dan kewajiban penerbangan internasional berjadwal maupun tidak berjadwal serta menetapkan standar perlakuan non diskriminasi dan keamanan penerbangan antar negara peserta.
2. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kontribusi ICAO dalam meningkatkan keselamatan penerbangan sipil menurut Konvensi Chicago 1944, peran ICAO dalam mengatur keselamatan dan keamanan pesawat terbang sipil dalam lalu lintas internasional di daerah konflik, dan bagaimana ICAO mengatur prosedur keselamatan pendaratan dan lepas landas bagi pesawat terbang sipil internasional menurut Konvensi Chicago 1944.
3. Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat teoritis sebagai referensi ilmiah dan sumbangan pemikiran dalam perkembangan ilmu hukum internasional, khususnya mengenai peran ICAO dalam mengatur lalu lintas penerbangan internasional. Secara praktis, penelitian ini diharapkan

dapat menjadi masukan bagi pihak terkait, termasuk negara, bangsa, masyarakat, dan praktisi hukum, serta membantu penelitian selanjutnya.

B. SARAN

1. Fokus dan Kedalaman: Skripsi ini mencakup topik yang sangat luas. Disarankan untuk mempersempit fokus penelitian pada salah satu atau dua rumusan masalah. Pembahasan yang terlalu luas akan mengorbankan kedalaman analisis dan kekuatan argumentasi. Prioritaskan analisis mendalam pada satu aspek daripada penjelasan yang dangkal pada banyak aspek. Misalnya, fokus pada satu kasus kecelakaan pesawat yang signifikan untuk mengilustrasikan peran ICAO, daripada membahas banyak kasus secara singkat.
2. Metodologi yang Lebih Kuat: Metode penelitian deskriptif kualitatif yang digunakan perlu dijelaskan lebih detail. Bagaimana data akan dikumpulkan dan dianalisis secara sistematis perlu diuraikan dengan jelas. Teknik analisis data (misalnya, analisis tematik atau grounded theory) perlu dijelaskan secara eksplisit, agar proses analisis data terukur dan dapat dipertanggungjawabkan. Koneksi Antar Bab: Hubungan antara bab-bab dalam skripsi perlu diperkuat. Pastikan ada alur berpikir yang koheren antara tinjauan pustaka, hasil penelitian, dan pembahasan. Hasil analisis harus dikaitkan secara langsung dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian.
3. Penggunaan Sumber: Sebagian besar referensi tampak berupa buku dan jurnal, tetapi perlu lebih banyak referensi dari sumber hukum primer (Konvensi Chicago 1944, peraturan ICAO, dan peraturan perundang-undangan terkait) serta sumber sekunder yang relevan dan mutakhir.

Verifikasi dan pemutakhiran data dan sitasi sangat penting. Penggunaan internet sebagai sumber data tersier perlu disertai dengan penentuan sumber yang kredibel dan terpercaya Analisis Hukum yang Lebih Mendalam: Pembahasan hukum internasional dan hukum penerbangan perlu diperkuat dengan analisis yang lebih mendalam. Analisis tidak hanya sebatas menguraikan pasal-pasal peraturan perundang-undangan, tetapi juga menafsirkan dan mengaplikasikannya secara kritis untuk menjawab rumusan masalah

Saran untuk Setiap Rumusan Masalah:

Rumusan Masalah 1 (Kontribusi ICAO dalam meningkatkan keselamatan penerbangan sipil):

- Kriteria Keselamatan: Perlu didefinisikan dengan lebih spesifik kriteria keselamatan penerbangan yang akan diukur. Apakah keselamatan diukur berdasarkan jumlah kecelakaan, tingkat kematian, atau indikator keselamatan lainnya?
- Indikator Kinerja: Tetapkan indikator kinerja yang jelas untuk mengukur kontribusi ICAO. Data kuantitatif (statistik kecelakaan) dan kualitatif (analisis kebijakan dan regulasi ICAO) harus diintegrasikan.
- Rumusan Masalah 2 (Pengaturan ICAO terhadap lalu lintas penerbangan internasional di daerah konflik):
- Definisi Konflik: Perlu didefinisikan dengan jelas apa yang dimaksud dengan “daerah konflik”. Batasan geografis dan jenis konflik perlu dijelaskan.

- Kasus Studi: Pilih satu atau dua kasus studi kecelakaan pesawat di daerah konflik untuk dianalisis secara mendalam. Analisis harus fokus pada peran dan keterbatasan ICAO dalam mencegah dan merespons insiden tersebut.
- Hukum Humaniter Internasional: Integrasikan analisis hukum humaniter internasional (IHL) yang relevan dengan pengaturan lalu lintas penerbangan di daerah konflik
- Rumusan Masalah 3 (Pengaturan ICAO terhadap prosedur pendaratan dan lepas landas):
- Standar dan Prosedur: Uraikan lebih rinci standar dan prosedur ICAO yang mengatur pendaratan dan lepas landas. Analisis juga perlu mencakup implementasi standar tersebut di Indonesia.
- Faktor-Faktor yang Mempengaruhi: Analisis harus mempertimbangkan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi prosedur pendaratan dan lepas landas, seperti kondisi cuaca, jenis pesawat, dan kondisi bandara.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adhy Riadhy Arafah, Sarah Amelia Nursiani.2019. *Penghantar Hukum Penerbangan Privat*, Jakarta:Prenadamedia Grub, Halaman 1
- Adi Kusumaningrum,2019,*Hukum Udara:Kepentingan Indonesia Di Ruang Udara Nasional*, Malang:UD Press, Halaman 107
- Eka NAM Sihombing Dan Cynthia Hadita,2020,*Penelitian Hukum,Malang:Setara Press*, Halaman 43
- Faizal Et.Al. *Pedoman Penulisan Skripsi*. 2023, Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU),Halaman 5
- Harisman, 2023, *Hukum Diplomatik*, Medan:Pustaka Prima, Halaman 23
- Rossi Pasarella, 2021.*The Effect Of Canges That Occurred After Icao Standardization On World Civil Aivations Accident*.Palembang:Unsri Press,Halaman 182
- Saefullahwiradipraja,2014,*Penghantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, Bandung:PT Alumni,Halaman 156
- Sri Gusty,2020.*Lalu Lintas Penerbangan Di Masa Covid-19*,Cv Toha Media.Halaman 57
- Khasan Anshari.2020.*Kamus Hubungan Internasional Dan Diplomasi*.Jakarta:PT Gramedia Pustaka Utama,Halaman 264
- Sugiharto Pramono,2023,*Buku Ajar Studi Rezim Internasional*,Semarang,Wahid Hasyim University.Halaman 189
- Rahmad Amin.2023.*Perspektif Hukum Pesawat Udara Tanpa Awak Menurut Hukum Nasional Dan Internasional,Serta Perbandingannya Di Negara Lain*.Yogyakarta.Deepublish Digital.Hal 35
- Syarif Iqbal.2018 *Politik Avias Dan Tantangan Negara Kepulauan*.Yogyakarta.Deepublish.Halaman 20
- Euis Kania Kurniawati.2019.*Mesin Terbang*. Semarang.Alprin.,Halaman 1
- Evi Dwi Hastri.*Hukum Internasional Era Society 5.0.2025*.Sumedang (Jawa Barat).Mega Press Nusantara,Halaman 51

Ahmad Saifudin.2022.*Psikologi Umum Dasar*.Jakarta.Kencana.Halaman 312

Mirsa Astuti.2024.*Hukum Humaniter Internasional*.Medan.Umsu Press.Halaman 159

Sugiyanto.2018.*Dasar Dasar Perencanaan Pransportasi(Tata Guna Lahan Dan Prasarana Lalu Lintas)*Pornorogo.Wade Group.Halaman 138

B. Jurnal

A. Dirwan. 2021. Analisis Masalah Pengaturan Ruang Udara di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Jurnal Teknologi Kedirgantaraan*. Vol. 6. No. 1.

Andi Wiratama Satria, dkk. 2022. Prinsip Kedaulatan Wilayah Negara Terhadap Masuknya Pesawat Tempur Asing Menurut Hukum Internasional. *Lex Administratum*. Vol. X. No. 1.

Hasim Purba.2017. *Mewujudkan Keselamatan Penerbangan Dengan Membangun Kesadaran Hukum Bagi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture*, *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, Volume 12 ,Halaman 97

Irma Devi Permatasar, 2016,*Peran Icao (Internasional Civil Aviation Organization) Dalam Mengimplementasikan Standar Keselamatan Penerbangan Internasional :Analisis Terhadap PT. Lion Airlines Indonesia.(Thesis)* Halaman 40

Levina Yustitianiangtyas. Pengendalian Keselamatan Sesuai Upaya Penegakan Kedaulatan Udara Di Ruang Angkasa Dan Implikasinya Di Indonesia. *Jurnal Komunikasi Hukum*. Volumr 7 No 1.Halaman 257

Primadi Candra Susanto, 2019, Personel Aviation Security Menjaga Keamanan Di Bandar Udara, *Aviasi Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan* Vol. 16 No.2, Halaman 15

Randow Pahojow.2016.*Perlindungan Hukum Bagi Pesawat Udara Menurut Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*.Jurnal Unsrat. Vol 4 No 6.Hal 17

Suprianto.2011.*Kualitas Keselamatan Penerbangan Indonesia*. Jurnal Industri Dan Elektro.Vol. 1,No. 1,Halaman 4

Irma Halimah Hanafi.2021.*Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina Oleh Militer Iran* .Balobe Law Jurnal.Vol 1 No 2.Halaman 92

- Josi Edward Lakburlawal.2024. *Aspek Pidana Pelaksanaan Tugas Pemandu Lalu Lintas Dalam Kecelakaan Pesawat Udara*.Ejournal Unair. Vol 7 No 4.Halaman 667
- Dewa Gede Sudika Mangku.2019.*Tanggung Jawab Negara Terhadap Penembakan MH17 Berdasarkan Hukum Internasional*.Jurnal Unnes.Vol 14 No 1.Halaman 26
- Delfiyanti. 2023. Aspek Hukum terkait Penerbangan Lintas Batas berdasarkan Konvensi Chicago. *UNES LAW REVIEW*. Vol. 6. No. 1.
- Dony Aditya Presetyo. 2023. Pembentukan Instrumen Hukum Internasional Baru tentang Lalu Lintas di Ruang Angkasa. *Diversi Jurnal Hukum*. Vol. 9. No. 1.
- Niru Anita Sinaga.2022.*Aspek Hukum Keselamatan Di Indonesia*.Jurnal Hukum Sasana.Vol 8 No 2 ,Halaman 456
- Jayardi Maulana Marsa.2024 *Analisis Efektifitas Flight Operation Quality Assurance (Foqa) Terhadap Peningkatan Keselamatan*. Jurnal Teknik Industri,Vol 13 No 1. Halaman 35
- I Gusti Ngurah Willy Hermawan.2021.*Peranan Apron Movement Control Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Udara Carter Di Bandara Halim Perdanakusuma*.Jurnal Mitra Manajemen.Valume 12.No 1.Halaman 63
- Irwan Triadi, dkk. 2025. Pengawasan Lalu Lintas Udara di Wilayah Perbatasan Negara. *Media Hukum Indonesia (MHI)*. Vol. 2. No. 5.
- Mohamad Alif Dzulfiqar.2025.*Identifikasi Penyebab Terjadinya Landing Gear Indication Tidak Berfungsi Normal Pada Pesawat Boeing737-900 ER*.Jurnal Integrasi.Volume 17 No 1.Halaman 54
- Shaiful Ihsan Lahiking.2024.*Perlindungan Hukum Terhadap Pesawat Udara Komersil Yang Melintasi Wilayah Konflik Bersenjata Dari Penembakkan Penembakan*.Jurnal Lex Privatum.Vol 13 No 4. Halaman 8
- Hardianti.2023.*Pengaturan Tentang Penerbangan Kormersial Dan Tanggung Jawab Negara*.Jurnal Ilmu Hukum.Vol 3,No10.Hal 963
- Ahmad Fadholi.2013.Analisis Komponen Angin Landas Pacu (Runway) Bandara Depati Amir Pangkalpinang.Ejournal Unisba.Vol 13 No 2
- Sari. Wulan. Feblita. 2016. "Ketentuan Annex XIV Konvensi Chicago 1944 Mengenai Standar Internasional Bandar Udara Bagi Keselamatan Penerbangan Dan Implementasinya Dalam Hukum Udara Nasional." Majalah Ilmiah Unikom. Hal 319-334

Delfiyanti,D.(2023).*Aspek Hukum Terkait Penerbangan Lintas Batas Berdasarkan Konvensi Chicago*. *Unes Law Review*. Hal-61-69

Priscila Hosiana Deandra Sirait, Irwan Triadi. 2025. Analisis Hukum Atas Penerbangan Lintas Negara Dalam Perspektif Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982. *Researchgate*.

Primadi Candra Susanto, Yulianti Keke. 2020. Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) Pada Penerbangan Indonesia. *AVIASI: Jurnal Ilmiah Kedingantaraaan*. Vol. 16. No. 1.

C. Peraturan Perundang Undangan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 43 Tahun 2020.Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 172 Tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan *Convention On International Civil Aviation* Tentang Navigasi Udara Pasal 4 Penyalahgunaan Penerbangan Sipil

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *Convention On International Civil Aviation* Tentang Navigasi Udara Pasal 4 Penyalahgunaan Penerbangan Sipil.

D. Internet

<https://www-icao-int>.Diakses Pada Jam 16.40

https://id.wikipedia.org/wiki/Pelayanan_Lalu_Lintas_Penerbangan Diakses Pada Jam 18.00

<https://skybrary.aero/articles/icao-annexes-and-doc-series> Diakses Pada Pukul 16.00