

BAB 2

DINAMIKA KETERLIBATAN ICAO DALAM KECELAKAAN PESAWAT TERBANG DAN KASUS PENEMBAKKAN PESAWAT SIPIL UKRAINA

Dalam bab ini penulis akan menjelaskan mengenai terbentuknya Internasional Civil Aviation Organization (ICAO) sebagai Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dan Keterlibatan ICAO dalam menangani penembakkan pesawat sipil internasional khususnya dalam studi kasus Penembakan yang terjadi pada Pesawat Sipil Ukraina. Serta respon dari pihak-pihak yang terkait mengenai keberlangsungan proses investigasi dibawah Konvensi Chicago ICAO. Pada bab ini penulis membagi pembahasan kedalam (dua) bab yaitu pembahasan pertama mengenai ICAO sebagai Organisasi Internasional serta Rezim ICAO dalam penanganan aksiden dan insiden pesawat sipil, serta pembahasan kedua mengenai Aksiden Penembakkan Pesawat Sipil PS752 oleh Militer Iran 2020, proses investigasi sesuai Annex 13 hingga Final Report yang dikeluarkan oleh AAIB Iran.

2.1. International Civil Aviation Organization (ICAO)

2.1.1. ICAO Sebagai Organisasi Penerbangan Sipil Internasional

Sejarah terbentuknya International Civil Aviation Organization (ICAO) dimulai pasca perang dunia II dengan perkembangan dunia penerbangan yang semakin meningkat, Amerika Serikat melihat jika

penerbangan akan terus berkembang sehingga Amerika Serikat dengan negara-negara sekutunya memprakarsai berjalannya konferensi penerbangan sipil internasional di Chicago pada tahun 1944 yang kemudian konferensi tersebut dikenal sebagai Chicago Convention 1944. Konferensi penerbangan sipil internasional berlangsung dimulai pada tanggal 1 November sampai dengan 7 Desember 1944 yang ditandatangani oleh 52 Negara anggota yang dikenal sebagai *The Founding Members*, konferensi ini dikenal sebagai prosedur serta standar dasar bagi penerbangan sipil internasional dengan tujuan utama yaitu untuk menciptakan situasi penerbangan sipil internasional yang aman dan adil sehingga dalam operasionalnya ICAO akan bertindak berdasarkan kesetaraan kesempatan yang artinya setiap negara anggota memiliki kesempatan yang merata dan dioperasikan secara adil (ICAO, 1944b).

Sebagai pertimbangan jika penerbangan sipil internasional di masa yang akan datang akan membantu menciptakan serta memelihara persahabatan antar bangsa dan masyarakat dunia sehingga untuk mewujudkan hubungan yang harmonis antar bangsa serta untuk menghindari gesekan yang dapat menghalangi hubungan baik tersebut, para bangsa menyetujui adanya prinsip-prinsip yang tertuang dalam pengaturan penerbangan sipil internasional diatas kesetaraan kesempatan dan penyelenggaraan yang aman dan tertib melalui Konvensi Chicago 1944.

Tujuan ICAO sebagai Organisasi Internasional tertuang dalam visi mencapai pertumbuhan penerbangan sipil internasional yang berkelanjutan

dengan menjalankan misi menjadi forum global bagi negara-negara dalam bidang penerbangan sipil internasional serta mengembangkan standar kebijakan, kepatuhan negara, studi dan analisis hingga memberikan bantuan dan membangun kapasitas penerbangan melalui kerjasama antar negara anggota. Konvensi Chicago menjadikan ICAO sebagai organisasi penerbangan sipil internasional yang mendukung terjalannya kerjasama internasional secara intensif melalui jaringan transportasi udara secara global, sehingga untuk mencapai situasi ideal yang ingin dicapai maka ICAO memiliki peran untuk membantu negara-negara mencapai kesepakatan melalui penyetaraan peraturan, standar, prosedur yang terikat didalam Konvensi Chicago.

Konvensi penerbangan sipil internasional dapat mencegah adanya konflik dikarenakan melalui konvensi tersebut negara-negara anggota dapat menjalin kerjasama dan sebagai wadah diskusi bagi negara anggota didalam menyelesaikan permasalahan yang ada sehingga ICAO dapat berperan sebagai instrumen penghambat munculnya konflik dan mendorong terjalannya kerjasama negara yang dapat mendorong terlaksananya perdamaian dunia melalui Annex atau Aturan yang tercantum didalam Konvensi Chicago yang kemudian menjadi aturan standar penerbangan sipil internasional bagi negara anggota ICAO didalam menyusun regulasi domestik penerbangan sipil internasional. Annex yang tertuang dalam Konvensi Chicago merupakan salah satu upaya ICAO untuk meningkatkan keamanan serta keselamatan penerbangan sipil internasional dengan

mengelola peraturan standar, prosedur dan organisasi yang sesuai sehingga ICAO selalu berupaya untuk memperbarui *Standar and Recommended Practices* (SARPs) melalui Annex yang diterapkan di setiap negara anggota.

International Civil Aviation Organization menjadi organisasi internasional independen dibawah badan khusus yang terikat langsung dengan *United Nation Economic and Social Council* dibawah naungan *United Nation* atau PBB (ICAO, 1944c). Sama halnya dengan *United Nation*, ICAO memiliki seperangkat aturan serta norma yang mengikat negara anggotanya. Negara anggota dapat menyesuaikan regulasi domestik dengan regulasi internasional yang tercantum dalam Konvensi Chicago namun apabila suatu negara tidak dapat memenuhi penyesuaian regulasi maka negara tersebut diwajibkan untuk melapor dalam kurun waktu 60 hari setelah pemberlakuan sehingga dapat dikatakan jika kepatuhan negara anggota terhadap implementasi regulasi penerbangan ICAO sangat diperhitungkan karena memuat kepentingan bagi seluruh negara anggota ICAO sehingga untuk menciptakan aturan yang merata dan dapat menjamin keselamatan bagi seluruh pihak dibutuhkan kekuatan komitmen yang setara.

ICAO sebagai organisasi internasional yang didirikan oleh pemerintah atau Intergovernmental yang memiliki beberapa syarat yaitu Organisasi ICAO didirikan berdasarkan adanya perjanjian internasional, ICAO memiliki alat perlengkapan yang disebut sebagai Majelis dan tercantum dalam Pasal 43 dalam Konvensi Chicago 1944 dan hukum yang berlaku bagi ICAO adalah Konvensi Chicago yang berperan sebagai hukum

internasional bagi setiap negara anggota ICAO. Disamping tujuan ICAO menciptakan pertumbuhan dan perkembangan global secara berkelanjutan melalui sistem penerbangan sipil internasional, terdapat nilai utama yang ditawarkan ICAO didalam upayanya untuk mencapai tujuan antara lain adanya *International Civil Aviation Organization Strategic Objective* atau forum global yang terdiri dari negara anggota dan ICAO untuk menyusun standar serta rekomendasi pengembangan badan penerbangan sipil internasional dengan menekankan pentingnya keselamatan penerbangan sipil internasional serta keamanan penerbangan sipil internasional melalui *Envirometal Protection and Sustainable Development of Air Transport* dengan tujuan untuk meminimalisir dampak penerbangan sipil internasional terhadap lingkungan dalam jangka waktu panjang (ICAO, 2016).

Pesawat terbang menjadi salah satu sektor penyumbang gas emisi terbesar bagi bumi seperti yang diketahui jika pesawat terbang mengeluarkan gas dan aerosol yang dapat mengubah atsmofer bumi dan menyebabkan peningkatan kekeruhan awan yang secara tidak langsung mempengaruhi iklim bumi, dengan tidak adanya upaya untuk menanggulangi permasalahan tersebut maka kondisi lingkungan akan semakin menurun dan apabila lingkungan tidak mendukung maka akan mempengaruhi keselamatan penerbangan udara, sehingga ICAO dalam perkembangannya melakukan penelitian mengenai bahan bakar alternatif yang dapat digunakan bagi pesawat terbang dengan kapasitas fungsi yang sama namun lebih aman bagi lingkungan dan dapat mencegah peningkatan emisi gas pada bumi salah satu

upaya yang dilakukan ICAO ialah dengan mencegah rute pesawat melewati pegunungan es dengan penghindaran ketinggian dikarenakan sifat daripada suhu es yang dapat dengan mudah mencair.

International Civil Aviation Organization atau ICAO tidak hanya berfokus untuk memenuhi tujuan menciptakan kondisi penerbangan yang aman dan adil melalui regulasi penerbangan sipil internasional yang merata serta aturan-aturan yang tertuang dalam Anex Konvensi Chicago bersifat mengikat bagi setiap negara anggota namun ICAO juga berfokus walaupun dunia penerbangan akan semakin berkembang sehingga peluang untuk munculnya maskapai baru di setiap negara semakin terbuka yang mendorong lalu lintas udara akan semakin rumit nantinya selain mengutamakan keselamatan penumpang serta setiap pihak yang terlibat ICAO juga mengutamakan keamanan lingkungan sehingga dapat dipastikan jika walaupun kondisi dunia penerbangan semakin padat namun lingkungan sebagai upaya Aviation untuk mencegah *Climate Change* yang merupakan salah satu poin dari tujuan pembangunan berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals No.13 Climate Action*.

Dalam sifat keanggotaan ICAO membagi negara anggota kedalam klasifikasi kategori golongan seperti Kategori (satu) merupakan negara-negara anggota yang memiliki kepentingan utama dalam transportasi udara seperti negara Australia, Kanada, Inggris, dan Amerika Serikat, Kategori (dua) yaitu negara-negara anggota yang memberikan kontribusi paling besar dalam kelengkapan fasilitas navigasi udara penerbangan sipil internasional

seperti negara Argentina, Kolombia, India, dan Uni Emirat Arab dan Kategori (tiga) yaitu negara-negara anggota yang memiliki posisi perwakilan secara geografis seperti negara Malaysia, Korea Selatan, Turki, dan Kuba.

Selain membagi kategori negara anggota, ICAO sebagai organisasi internasional memiliki pola tata hubungan dalam menjalankan tujuannya, antara lain; *Pertama*, Majelis yang terdiri dari semua negara anggota ICAO, salah satu tugas dan kekuasaan majelis antara lain memilih negara anggota untuk mewakili negaranya di kursi Dewan serta memeriksa dan mengambil tindakan atas laporan Dewan dan memutuskan setiap masalah yang dilaporkan oleh Dewan, selain itu majelis juga memiliki wewenang untuk mengkaji kerja organisasi di bidang teknis dan hukum seperti menyetujui amandemen konvensi penerbangan sipil internasional, ekonomi dan administratif. *Kedua*, Dewan merupakan badan permanen organisasi yang bertanggung jawab kepada Majelis, anggota Dewan dipilih langsung oleh Majelis dalam jangka tiga tahun dan negara-negara terpilih memegang peran penting dalam transportasi udara negara-negara yang terlibat antara lain negara kategori satu hingga kategori tiga. Salah satu peran penting Dewan yaitu menyerahkan laporan tahunan kepada majelis, melaksanakan arahan Majelis dan mengatur keuangan ICAO. Dewan juga dapat bertindak sebagai penengah antar negara anggota mengenai pelaksanaan ketentuan penerbangan yang tertuang dalam konvensi seperti menyelidiki situasi permasalahan, pengembangan navigasi udara internasional serta langkah-

langkah untuk menjaga keamanan transportasi penerbangan sipil internasional.

Ketiga, Air Navigation Commission (ANC) atau Komisi Navigasi Udara memiliki tugas utama yaitu mempertimbangkan serta merekomendasikan Standards and recommended Practice (SARPs) dan Procedure for Air Navigation Service (PANS) yang selanjutnya dapat disetujui oleh Dewan. ANC terdiri dari sembilan belas anggota dengan kualifikasi serta pengalaman yang sesuai dalam ilmu pengetahuan dan teknik aeronautika ANC tetap bertindak secara independent dengan memanfaatkan keahlian mereka berdasarkan kepentingan bersama dalam penerbangan sipil internasional walaupun Anggota ANC dinominasikan oleh Negara Anggota tertentu dan ditunjuk langsung oleh Dewan mereka tidak bertindak berdasarkan kepentingan negara tetapi bertindak berdasarkan kepentingan bersama. ANC memiliki tugas yang diperintahkan oleh Dewan untuk mengolah program kerja teknis ICAO salah satu tantangan yang dihadapi oleh ANC yaitu mempertahankan dan meningkatkan keselamatan penerbangan dan efisiensi navigasi udara, integrasi peningkatan lalu lintas ke dalam infrastruktur penerbangan seperti perkembangan sistem serta mengidentifikasi resiko dan menyusun langkah mitigasi sesuai dengan Global Aviation Safety Plan dan Global International Navigation Plan.

Keempat, Sekretariat ICAO atau Sekretariat organisasi penerbangan sipil internasional yang dipimpin oleh Sekertaris Jendral yang terdiri dari lima biro yaitu Biro Navigasi Udara, Biro Transportasi Udara Biro Kerjasama

Teknik, Biro hukum dan Hubungan Eksternal serta Biro Administrasi Pelayanan. Susunan organisasi didalam ICAO dibagi berdasarkan fungsi dan tugas utamanya masing-masing seperti Majelis yang mewakili setiap negara anggota dan menjalankan serangkaian keputusan yang mencerminkan kesepakatan bagi setiap negara dengan Dewan sebagai badan pengawasan Majelis serta penyerahan laporan kepada Majelis dan menjadi penengah antar negara anggota didalam pelaksanaan aturan penerbangan sipil internasional hingga instrumen perencanaan aturan penerbangan internasional seperti *Air Navigation*, merekomendasikan *Standards and recommended Practice* hingga *Procedure for Air Navigation Service* yang sebelumnya membutuhkan persetujuan dari para Dewan, sehingga setiap bagian hierarki organisasi didalam ICAO diharapkan dapat menjalankan fungsinya secara optimal dan agar terciptanya keseimbangan kekuasaan seperti yang tercermin melalui keanggotaan *Air navigation Commission* walaupun didominasi oleh negara-negara tertentu tetapi mereka tidak menjadi perwakilan kepentingan nasional negaranya namun tetap menjalankan tugas secara merata dan adil.

2.1.2. Rezim ICAO dalam Kecelakaan Pesawat Sipil

Annex 1	Personnel Licensing
Annex 2	Rules of the Air
Annex 3	Meteorological Service for International Air Navigation
Annex 4	Aeronautical Charts
Annex 5	Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
Annex 6	Operation of Aircraft
Annex 7	Aircraft Nationality and Registration Marks
Annex 8	Airworthiness of Aircraft
Annex 9	Facilitation
Annex 10	Aeronautical Telecommunications
Annex 11	Air Traffic Services
Annex 12	Search and Rescue
Annex 13	Aircraft Accident and Incident Investigation
Annex 14	Aerodromes
Annex 15	Aeronautical Information Services
Annex 16	Environmental Protection
Annex 17	Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference
Annex 18	The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

Gambar 2.1 Annex Konvensi Chicago 1944

Konvensi Penerbangan Sipil Internasional atau ICAO merupakan aturan dasar penerbangan sipil internasional yang mewajibkan negara anggotanya untuk mengimplementasikan aturan-aturan yang telah disepakati. Annex ICAO berisikan 18 lampiran mengenai aturan penerbangan sipil internasional antara lain aturan mengenai;

- a. Personnel Lisencing
- b. Rules of the Air
- c. Meteorological Service for International Air Navigation
- d. Aeronautical Charts
- e. Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
- f. Operation of Aircraft

- g. Aircraft Nationality and Registration Marks
- h. Airworthiness of Aircraft
- i. Facilitation
- j. Aeronautical Telecommunications
- k. Air Traffic Services
- l. Search and Rescue
- m. Aircraft Accident and Incident Investigation
- n. Aerodromes
- o. Aeronautical Information Services
- p. Environmental Protection
- q. Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, (ICAO, 1944d).

ICAO menyadari akan adanya perkembangan pengetahuan dan teknologi yang mengubah kondisi dunia menjadi semakin canggih sehingga agar aturan-aturan yang dikeluarkan tetap relevan dengan kondisi saat ini maka ICAO sebagai Organisasi Penerbangan Sipil Internasional terus melakukan pembaruan aturan.

ICAO tidak hanya mengatur mengenai regulasi penerbangan sipil internasional namun juga mengatur mengenai standarisasi Bandar Udara yang sesuai dengan standar internasional, untuk dapat menciptakan situasi penerbangan yang adil dan aman bagi setiap kalangan maka dibutuhkan pentingnya aturan mengenai insiden dan investigasi kecelakaan yang dalam Konvensi Chicago tertuang dalam Annex 13 *Aircraft Accident and Incident*

Investigation. Annex 13 berbicara mengenai aturan penanganan kecelakaan pesawat baik bersifat internasional atau domestik seperti aturan Annex lainnya yang nantinya akan di implementasikan serta disesuaikan dengan aturan domestik setiap negara anggota, dengan adanya Annex 13 mengenai pencegahan kecelakaan pesawat serta upaya penyelidikan kecelakaan pesawat diharapkan dapat menambahkan rasa aman bagi para penumpang dengan meminimalisir kecelakaan pesawat dengan upaya-upaya yang dirancang oleh ICAO agar tidak terjadi peristiwa yang terulang seperti kecelakaan pesawat (ICAO, 1944a). Para perintis dunia penerbangan sadar akan perkembangan dunia penerbangan lintas batas maka diperlukan komitmen untuk mencegah serta menanggulangi kecelakaan pesawat di seluruh dunia sehingga dengan adanya Annex 13 bertujuan untuk menjadi dasar penyelidikan kecelakaan pesawat dengan adanya perjanjian internasional yang sudah tersepakati antar negara anggota sehingga dasar inilah yang akan digunakan untuk negara-negara anggota bekerjasama menciptakan kondisi penerbangan yang aman.

Terdapat dua jenis kecelakaan pesawat terbang yang dijelaskan kedalam lampiran Annex 13 ICAO yaitu aksiden dan insiden (ICAO, 2011). Aksiden atau *Accident* merupakan suatu kejadian dimana seorang penumpang yang bertujuan untuk terbang hingga telah turun dari pesawat mengalami kematian atau luka parah, kerusakan yang cukup berat terjadi pada pesawat dan mempengaruhi keutuhan struktur pesawat atau karakteristik terbangnya pesawat atau pesawat memerlukan perbaikan hingga penggantian komponen

secara besar-besaran serta pesawat hilang atau tidak dapat dijangkau seperti hilang di daratan atau lautan walaupun letaknya diketahui. Sedangkan insiden atau *Incident* merupakan suatu kejadian yang dapat berpengaruh pada keselamatan terbang selain yang terjadi pada kategori kecelakaan aksiden, sehingga dalam hal ini Penembakkan Pesawat Sipil Ukraina PS752 merupakan sebuah Aksiden atau *Accident* dan investigasi merupakan tindakan penyelidikan yang dilakukan untuk mencegah terjadinya aksiden dengan cara mengumpulkan dan menganalisa informasi, menarik kesimpulan, menganalisis serta menentukan penyebab kecelakaan dan memberikan rekomendasi atas perbaikan keselamatan terbang agar peristiwa tidak terulang untuk kesekian kalinya, baik insiden atau aksiden merupakan dua jenis kecelakaan yang harus mendapatkan proses investigasi atau penyelidikan atas penyebab terjadinya kecelakaan, kondisi penerbangan pada sebelum, saat dan pasca penerbangan dilakukan.

Keterlibatan negara anggota kedalam suatu proses penyelidikan kecelakaan pesawat didalam ketentuan yang tertuang dalam Annex 13 ICAO terbagi kedalam lima kategori sesuai dengan peran masing-masing negara, hal ini bertujuan untuk membatasi pihak-pihak yang tidak terlibat sehingga proses investigasi atau penyelidikan diharapkan lebih optimal, lima kategori negara anggota yang memiliki hak untuk turut dalam suatu proses penyelidikan kecelakaan pesawat antara lain; *State of Occurrence* atau negara tempat kejadian atau negara dimana kecelakaan pesawat tersebut terjadi merupakan salah satu kategori negara yang memiliki hak untuk turut

serta dalam proses penyelidikan kecelakaan pesawat. Negara Kejadian harus mengambil semua tindakan yang wajar untuk melindungi bukti dan untuk menjaga keamanan penjagaan pesawat udara dan isinya untuk jangka waktu yang mungkin diperlukan untuk tujuan penyelidikan. Perlindungan barang bukti harus mencakup pelestarian, dengan fotografi atau sarana lain dari setiap bukti yang mungkin dihapus, hilang atau dihancurkan, selain itu negara kejadian juga memiliki tanggung jawab untuk melaporkan secara langsung kepada kategori negara lainnya. *State of Registry* merupakan negara register atau negara dimana pesawat tersebut didaftarkan, semua pesawat yang beroperasi di dunia pasti terdaftar di suatu negara atau di regstrasikan di suatu negara dengan pemberian kode tertentu untuk mengetahui dimanakah pesawat tersebut terdaftar, negara register atau negara pendaftara juga memiliki tanggung jawab ketika proses penyelidikan dimulai maka negara tersebut harus meneruskan secara langsung dengan penundaan yang minimum kepada negara-negara lain yang bersangkutan.

State of Operator merupakan negara pengoperasi pesawat terbang atau negara operator ialah negara bisnis utama atau negara utama pengoperasian pesawat terbang atau mudahnya negara operator ialah negara dimana pesawat tersebut bertempat tinggal secara permanen. *State of Design* merupakan negara perancang atau negara desain pesawat terbang, negara perancang ialah negara yang secara hukum atau organisasi yang bertanggung jawab atas desain atau tipe pesawat yang diproduksi apakah pesawat tersebut bertipe Boeing atau Airbus dan tipe pesawat lainnya. Terakhir ialah *State of*

Manufacture merupakan negara assembly atau negara perakitan akhir atau negara dimana suatu pesawat dirakit untuk finalisasi, walaupun badan pesawat dan bagian-bagian pesawat lainnya memungkinkan untuk diproduksi secara terpisah atau proses produksi bagian-bagian pesawat yang terpisah tersebar di berbagai negara namun, untuk *Final Assembly* atau perakitan final dirujuk pada satu negara saja sehingga dalam hal ini yang dimaksud sebagai *State of Manufacture* ialah negara *final assembly*.

Setelah menerima pemberitahuan, Negara Operator, Negara Desain dan Negara Manufaktur harus atas permintaan memberikan kepada Negara Registrasi untuk setiap informasi relevan yang tersedia bagi mereka mengenai penerbangan baik kru dan pesawat yang terlibat dalam kecelakaan dan setiap Negara Bagian juga harus menginformasikan Negara bagian Registrasi apakah ia bermaksud untuk menunjuk seorang wakil yang terakreditasi atau ahli yang dapat mewakili negaranya untuk ikut dalam proses penyelidikan dan jika seorang wakil yang terakreditasi itu ditunjuk, maka nama dan detail kontak serta perkiraan tanggal kedatangan jika perwakilan terakreditasi akan hadir di penyelidikan untuk ikut serta dalam proses penyelidikan kecelakaan pesawat. Adanya koordinasi dan kerjasama yang baik antar setiap negara yang memiliki hak dalam penyelidikan pesawat yang terbagi kedalam lima kategori mendorong terlaksananya penyelidikan pesawat yang optimal merupakan sebagian upaya untuk mencegah terjadinya kembali kecelakaan pesawat yang serupa sehingga diperlukan penyelidikan yang optimal mengenai kejadian kecelakaan pesawat serta penyebab-penyebab terjadinya

kecelakaan tersebut dengan begitu maka negara-negara yang bersangkutan dapat memberikan rekomendasi aturan bagi dunia penerbangan.

Pesawat udara atau penerbangan udara berkembang menjadi salah satu transportasi yang seringkali menjadi andalan bagi setiap individu dalam berpergian sebab dapat menjangkau lokasi jauh sekalipun dengan jarak tempuh yang relatif cepat dibandingkan dengan transportasi lainnya yang cenderung memakan waktu lebih lama, seiring dengan berkembangnya zaman yang menggabungkan informasi dan teknologi mengalami kemajuan yang sangat pesat mendorong peningkatan kualitas bagi dunia penerbangan seperti teknologi serta sistem komunikasi yang semakin canggih mendorong meningkatnya permintaan atas transportasi udara. Dengan semakin meningkatnya permintaan atas transportasi udara mendorong sistem penerbangan untuk semakin memperluas jaringan penerbangan hingga di seluruh dunia, dengan jangkauan yang semakin luas serta peningkatan lintas penerbangan menyebabkan resiko kecelakaan udara semakin meningkat. Walaupun resiko ancaman kecelakaan pesawat meningkat namun, transportasi udara merupakan transportasi yang tergolong memiliki persentase keamanan yang cenderung tinggi sehingga dapat dikatakan jika pesawat merupakan transportasi yang teraman dan tercepat. Namun resiko kecelakaan pesawat merupakan salah satu resiko dengan ancaman terbesar seperti mengalami luka-luka hingga kehilangan nyawa karena tidak ada kursi penumpang yang memiliki tingkat keamanan yang berbeda, kedua posisi

penumpang penerbangan baik depan ataupun belakang memiliki resiko kematian yang sama (Stephens & Ukpere, 2014).

Ancaman penerbangan udara meliputi dua faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal, faktor internal seperti kesalahan pilot, kesalahan komunikasi dengan pusat yang biasanya meliputi lalu lintas penerbangan hingga adanya kesalahan teknis yang dioperasikan langsung oleh pilot sedangkan faktor eksternal meliputi adanya pengaruh cuaca, pengaruh binatang seperti burung hingga adanya penyerangan yang dilakukan oleh pihak terluar. Seperti berjalannya waktu teknologi yang semakin berkembang juga meningkatkan resiko penerbangan udara yang tidak hanya meliputi faktor internal seperti kesalahan pilot atau kesalahan pada mesin pesawat namun terlibatnya peran manusia terhadap kecelakaan pesawat dengan alasan politik atau agama dengan ancaman sabotase atau melibatkan alat peledak didalam aksinya sehingga menyebabkan adanya korban jiwa.

Salah satu faktor eksternal kecelakaan pesawat lainnya ialah adanya aksiden penembakkan yang dilakukan oleh pihak militer, seperti yang terjadi di tahun 2014 dengan pesawat Malaysia airlines MH17 pada tanggal 17 Juli, pesawat berangkat dari Bandara Schipol, Amsterdam menuju Kuala Lumpur Malaysia. Pesawat dijadwalkan untuk melintasi rute transit internasional di wilayah udara Ukraina dan Rusia namun sayangnya pada saat pesawat melintasi ruang udara tersebut sedang terjadi konflik militer antara Ukraina dengan rakyat pro-Rusia sedangkan Ukraina tidak menutup ruang udaranya sehingga tidak ada larangan atau informasi mengenai ketegangan konflik

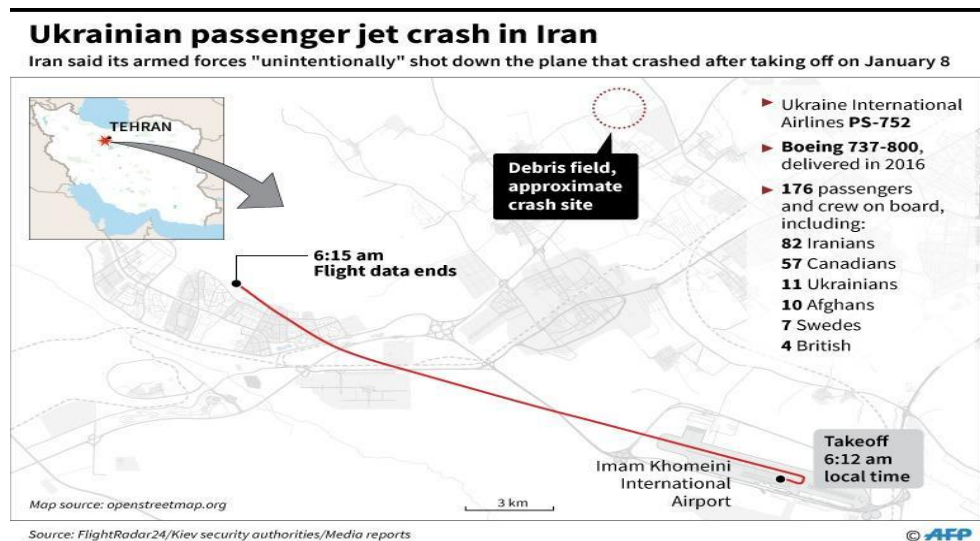
militer yang terjadi di wilayahnya. Dikarenakan tidak adanya larangan atau penutupan ruang udara oleh Ukraina sehingga Malaysia Airline melihat jika rute penerbangan tersebut aman untuk dilalui, konflik yang awalnya hanya terjadi di daratan mulai memasuki ruang udara sehingga Malaysia Airline menjadi sasaran militer dengan diledakkannya hulu ledak 9N314M dan menewaskan seluruh penumpang pesawat sebanyak 283 penumpang termasuk kru yang bertugas sejumlah 15 orang awak (Yoga, 2014).

Berdasarkan ketentuan yang dikeluarkan oleh ICAO mengenai pembatasan ruang udara negara memiliki wewenang untuk membatasi atau menutup ruang udara negaranya yang diakibatkan oleh beberapa faktor seperti adanya ketegangan militer yang terjadi di negara tersebut sehingga untuk menghindari resiko dan untuk menciptakan kondisi penerbangan yang aman dan adil negara sayangnya Ukraina walaupun memiliki kewenangan untuk membatasi ruang udaranya tidak melakukan pembatasan sehingga insiden penembakkan tersebut terjadi dan menyebabkan jatuhnya korban yang tidak terlibat dalam konflik yang terjadi antara Ukraina dengan rakyat pro-Rusia. Penembakkan pesawat sipil khususnya yang disebabkan adanya kesalahan tindakan oleh militer kembali terjadi pada tahun 2020 dengan Maskapai Sipil Internasional Ukraina yang menjadi target.

2.2. Penembakkan Pesawat Sipil Ukraina

2.2.1. Kronologi Penembakkan

Aksiden penembakkan pesawat kembali terulang pada tanggal 8 januari 2020 setelah sempat hilang kontak International Ukraine Airline ditemukan terjatuh tidak lama setelah mengudara meninggalkan Bandara Imam Khomeini Teheran. Pesawat dengan nomor penerbangan PS752 berhenti mengirimkan data setelah 12 menit mengudara tepatnya pada pukul 06:12 pesawat Ukraine International Airline ditemukan terjatuh dalam kondisi terbakar habis dan dipastikan jika tidak ada penumpang yang selamat. Terdapat keterangan sementara yang dikeluarkan oleh Kedutaan Ukraina jika penyebab dari jatuhnya pesawat International Ukraine Airline dikarenakan adanya kegagalan mesin dengan alasan teknis (BBC indonesia 2020). Terdapat gambaran mengenai jalur penerbangan ukraine international sebagai berikut;



Gambar 2.2 Rute Penerbangan PS752

Berdasarkan gambar diatas dapat diketahui jika penerbangan PS752 direncanakan terbang meninggalkan Bandara Internasional Imam Khomeini, Tehran menuju Bandara Udara Boryspi, Kiev, Ukraina, sebelum terjadinya kecelakaan. Berdasarkan gambar diatas dapat diketahui jika lokasi kecelakaan tidak jauh dari Bandara Imam Khoemeini. Tepatnya Pesawat dengan nomor penerbangan PS572 terjatuh di kawasan Tehran, Iran. Sehingga kecelakaan pesawat tersebut masih berada di lokasi kedualatan Iran, pesawat tersebut berhenti mengirimkan data atau hilang kontak pada pukul 6:15.

Berdasarkan informasi yang disampaikan oleh Menteri Luar Negeri Ukraina Vadym Prystaiko setelah dilakukan pemeriksaan identitas korban ditemukan terdapat kurang lebih 5 kewarganegaraan mayoritas yang menjadi korban insiden tersebut dengan rincian 82 korban berkewarganegaraan Iran, 57 korban berkewarganegaraan Kanada, 11 korban berasal dari Ukraina, 10 korban berkewarganegaraan Afganistan, sehingga kecelakaan pesawat Ukraine International Airline tidak hanya melibatkan dua negara yaitu Iran dan Ukraina namun juga terdapat keterlibatan dari negara lain mengingat terdapat lebih dari dua kewarganegaraan yang menjadi korban dalam insiden tersebut.

Setelah terjadinya penembakkan dilakukan investigasi pada lapangan dan ditemukan adanya misil iran yang menghantam pesawat. *Iran's Aircraft Accident Investigation Board (AAIB)* dan Tim Investigasi untuk menyelidiki penembakkan tersebut sudah terbentuk sebelum adanya pernyataan resmi dari

Iran pada 12 Januari Sesaat setelah terjadinya penembakkan video terbakarnya pesawat saat masih mengudara beredar luas di sosial media, tim investigasi menjadikan video yang direkam pada saat kejadian tersebut sebagai sumber utama untuk menentukan posisi yang akurat pada saat terjadi penembakkan. Sesaat setelah tim investigasi menyatakan jika dari bukti video yang beredar dan hasil Analisa dengan posisi hingga waktu yang akurat jika pesawat tersebut ditembak misil oleh militer Iran sehingga pada tanggal 12 Januari 2020 iran mengungkapkan jika pihak militernya telah menambakkan serangan rudal ke PS752, sesuai dengan Konstitusi Republik Islam Iran Pasal 172 tentang pengadilan militer maka Iran melembagakan proses peradilan atas kecelakaan yang terjadi Iran sempat mengelak jika misil tersebut bukanlah milik pihak militernya hingga pada tanggal 12 Januari Iran mengakui telah menambak jatuh pesawat Ukraina, sehingga keterangan yang sempat dikeluarkan oleh Kedutaan Ukraina tidak lagi berlaku melainkan keterangan resmi dikeluarkan pada saat Iran mengakui kesalahannya.

Pernyataan lebih lanjut dikeluarkan oleh Militer Iran yang memberikan keterangan bahwa penembakkan tersebut terjadi karena adanya *Human Error* atau kesalahan manusia, pihak Militer Iran telah salah mengira bahwa pesawat yang melintas merupakan pesawat musuh sehingga pihaknya secara tidak sengaja menembak pesawat sipil Ukraina setelah sebelumnya pihak Militer Iran mengkonfirmasi adanya gangguan jaringan yang menyebabkan serangan tersebut tidak bisa dihindari. Selain itu Militer Iran menjelaskan bahwa mereka sedang berada dalam posisi kesiapsiagaan militer

tertinggi mengingat menegangkannya kembali hubungan antara Iran dan Amerika.

Kondisi tersebut terjadi dikarenakan Iran sedang dalam tahap menyusun serangan balasan akibat Amerika Serikat telah menembak mati Qaem Soleimani seorang pimpinan tinggi Garda Revolusi Iran sehingga Iran mengira jika pesawat sipil tersebut merupakan pesawat musuh yang mengancam keamanan Iran, Militer Iran mengatakan jika pesawat ukraina tampak seperti sedang menyiapkan serangan dengan pesawat maskapai ukraina terbang dengan kecepatan tinggi dan mendekati pusat militer Iran, sehingga pihaknya meluncurkan rudal sebagai bentuk pertahanan, Amir al Hajizadeh selaku Komandan Angkatan Udara Garda Revolusi Iran membenarkan jika unit penembak berada dibawah kendalinya dan pada saat serangan terjadi operator rudal sempat menghubungi komandannya sebelum akhirnya terjadi gangguan dalam komunikasi sehingga operator rudal mengambil keputusan untuk melancarkan tembakan (CNN, 2020). Rudal ditembakkan setelah komunikasi dengan bandara terputus dan dikarenakan rudal yang ditembakkan berjenis rudal jarak pendek sehingga pesawat terus melaju dan ledakan terjadi ketika pesawat terjatuh. Selain itu, pihak Iran tidak melakukan pembatasan terkait ruang udara mengingat wilayah nya sedang dalam kesiapsiagaan militer tertinggi sehingga maskapai International Ukraine Airline tidak mengetahui adanya kondisi ketegangan militer dan melewati ruang udara Iran (CNN 2021).

2.2.2. Keterlibatan ICAO

Iran menjadi salah satu negara anggota yang bergabung dengan ICAO sehingga sesuai dengan penjelasan diatas mengenai kewajiban negara anggota untuk mematuhi aturan penerbangan sipil internasional yang berlaku, ICAO memiliki wewenang untuk ikut serta kedalam penyelidikan sebuah insiden pesawat hanya apabila negara-negara yang bersangkutan meminta bantuan atau memperbolehkan ICAO untuk turut dalam penyelidikan kecelakaan pesawat. Adapula timeline peran ICAO dalam penembakkan pesawat sipil internasional yang terjadi pada Maskapai Ukraine oleh Militer iran.

Pada tanggal 8 januari ICAO mendapatkan informasi terkait Aksiden penembakkan pesawat sipil Ukraina yang dilakukan oleh Militer Iran melalui Presiden Dewan dan Sekretaris Jendral ICAO menyampaikan belasungkawa yang terdalem oleh *United Nation* bagi para korban Ukraina International Airline, selain itu ICAO juga menyampaikan ketersediaanya untuk membantu menyelesaikan penyelidikan dan tindakan berkelanjutan apabila negara-negara yang bersangkutan bersedia untuk meminta bantuan mereka terutama sesuai dengan Anex 13 yang tertuang dalam Konvensi Chicago mengenai pelaksanaan penyelidikan insiden pesawat. Sehubungan dengan Iran yang merupakan salah satu anggota ICAO sehingga Iran berwenang untuk menyerahkan laporan terkait penembakkan pesawat sipil yang telah dilakukan oleh pihaknya. Permintaan resmi Iran pada 9 Januari jika Iran mengajukan permohonan bantuan oleh kepada ICAO mengenai tenaga ahli penyelidikan

untuk membantu proses penyelidikan dan menjadi pihak berwenang yang dapat membantu Iran dalam menyelesaikan pertanggung jawaban baik bagi publik dan negara-negara yang bersangkutan (ICAO 2020). Setelah Iran melaporkan insiden tersebut ICAO pada tanggal 13 Januari mengirimkan Tenaga Ahli guna membantu proses penyelidikan dan sebagai penyambung informasi resmi kepada masyarakat internasional mengenai perkembangan proses penyelidikan insiden penembakkan pesawat tersebut. ICAO membentuk tim yang terdiri dari para ahli dan Sekertariat ICAO untuk menangani penyelidikan tersebut, Dewan ini menyampaikan penerapan langkah-langkah yang relevan dengan menetapkan kerugian awal yang disebabkan dari adanya insiden tersebut dengan perwakilan Iran untuk ICAO Farhad Parvaresh untuk Republik Islam Iran segera melakukan investigasi kecelakaan yang sesuai dengan aturan yang tertuang dalam Anex 13 Konvensi Chicago dengan menetapkan zona konflik agar tidak terulang peristiwa serupa dalam kurun waktu dekat.

Sesuai dengan Annex 13 Konvensi Chicago Negara yang bersangkutan diwajibkan untuk mengeluarkan final report mengenai hasil investigasi dalam kurun waktu 12 bulan setelah terjadinya kecelakaan tersebut, sehingga pada tanggal 6 November 2020 ICAO mendesak Iran untuk mempercepat penyelidikan kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh militernya terhadap Maskapai Ukraina PS752.

2.2.3. Negara-negara yang terlibat

Kecelakaan pesawat seringkali melibatkan banyak negara mengingat penumpang suatu maskapai penerbangan yang seringkali berbeda kewarganegaraan serta profil daripada pembuatan pesawat yang melibatkan lebih dari satu negara didalamnya namun hanya beberapa negara yang memiliki wewenang serta hak untuk turut serta dalam penanganan penyelidikan kecelakaan pesawat agar penyelidikan serta investigasi kecelakaan pesawat dapat berjalan lebih optimal sesuai dengan ketentuan yang berlaku dalam ICAO, penulis membagi kategori keterlibatan negara dalam jatuhnya pesawat Ukraine Airline kedalam dua kategori yaitu keterlibatan negara berdasarkan ketentuan dalam misi dan keterlibatan negara berdasarkan kejadian penembakkan pesawat Ukraina Airline, dikarenakan negara korban maskapai yang tertembak tidak memiliki wewenang dalam investigasi kecelakaan sesuai dengan Annex 13 ICAO. Pada tanggal 8 Januari 2020 International Ukraine Airline ditemukan jatuh dalam kondisi terbakar habis di Tehra, Iran. Pesawat dengan jenis Boeing 737-800 dengan nomor penerbangan UR-PSR PS 752 menjadi target penembakkan rudal oleh militer Iran tidak lama setelah mengudara yang dapat dilihat dari lokasi jatuhnya pesawat yang masih dalam wilayah kedaulatan Iran.

Berdasarkan profil pesawat terbang International Ukraine Airline dapat diketahui negara-negara yang memiliki hak untuk terlibat dalam proses penyelidikan dan investigasi sesuai dengan aturan yang tercantum dalam Annex 13 konvensi Chicago. Kategori negara pertama yang memiliki hak

untuk terjun kedalam penyelidikan serta investigasi kecelakaan pesawat ialah *State of Occurrence* atau negara tempat kejadian terjadinya kecelakaan pesawat sehingga dalam hal ini Iran menjadi salah satu negara yang memiliki hak untuk terlibat dalam proses penyelidikan dan investigasi jatuhnya Ukraine Airline mengingat pesawat tersebut jatuh di kawasan kedaulatan Iran tepatnya di Tehran, sebagai negara tempat kejadian iran memiliki kewajiban untuk menyimpan setiap bukti kecelakaan yang mungkin saja dapat dihapus hingga dihilangkan mengingat barang bukti merupakan unsur yang sangat penting didalam proses investigasi suatu kejadian untuk melihat bagaimana keberlangsungan kejadian secara *real*. Negara kedua yang terlibat ialah negara dengan kategori negara register atau *State of Registry*, negara registrasi merupakan negara dimana pesawat tersebut didaftarkan sehingga dalam hal ini *State of Registry* yang terlibat ialah Ukraina dikarenakan pesawat tersebut didaftarkan di Ukraina dan digunakan atau dioperasikan oleh Ukraina sesuai dengan profil pesawat yang tertera sebagai negara registrasi dengan kode UR-PSR kode UR merupakan kode pesawat registrasi milik Ukraina.

Selanjutnya negara yang terlibat dalam penyelidikan serta investigasi kecelakaan pesawat ialah berdasarkan kategori negara operator atau *State of Operator* yang memungkinkan pesawat untuk bertempat tinggal secara permanen International Ukraine Airline di registrasikan atau didaftarkan di Ukraina sehingga secara tidak langsung Ukraina pula yang menjadi negara operator dimana pesawat tersebut tinggal. Kategori negara selanjutnya ialah

State of Design atau negara perancang pesawat terbang yang terlibat dalam kasus ini jenis pesawat Internasional Ukraine Airline merupakan jenis pesawat Boeing dengan nomor seri 737-800, negara yang mendesain Boeing ialah Amerika Serikat sehingga dalam hal ini Amerika Serikat memiliki hak untuk turut serta dalam proses investigasi dan penyelidikan atas jatuhnya Ukraine International Airline akibat ditembakannya rudal oleh militer Iran. Kategori negara terakhir yang memiliki hak untuk turut serta dalam penyelidikan pesawat menurut aturan yang terdapat dalam Annex 13 Konvensi Chicago ialah State of Manufacture atau negara perakitan final atau Final Assembly, pembuatan badan pesawat memanglah terbagi di berbagai negara namun yang dimaksud sebagai negara perakitan final merupakan satu negara yang merakit sebuah jenis pesawat dan bertanggung jawab atas proses produksinya dalam hal ini jenis pesawat Boeing khususnya seri 737-800 dirakit di Renton, Washington, Amerika Serikat, Perancis menjadi negara yang mendapat hak untuk terlibat dalam proses investigasi pada kasus ini Perancis sebagai negara yang memberikan bantuan untuk melihat hasil rekaman penerbangan dalam upaya investigasi.

Terdapat kesamaan negara yang terlibat seperti Amerika Serikat yang tidak hanya berperan sebagai negara perancang namun juga sebagai negara manufaktur atau perakitan akhir Boeing 737-800 yang merupakan jenis pesawat Ukraina yang tertembak. Baik negara tempat kejadian hingga negara perakitan final memegang komunikasi yang kuat antar pihak yang terlibat sehingga masing-masing negara memiliki tanggung jawab untuk selalu

menyampaikan hasil penemuannya ataupun tanggapannya terkait peristiwa kecelakaan pesawat yang sedang terjadi. Selain keterlibatan negara sesuai dengan ketentuan Annex 13 Konvensi Chicago, terdapat negara yang terlibat dalam proses investigasi ialah negara kewarganegaraan penumpang korban seperti Kanada, Inggris, Swedia, Jerman dan Afghanistan memiliki kepentingan khusus dalam proses investigasi sebagai bentuk pertanggung jawaban terhadap warganya, sesuai dengan Annex 13 Konvensi Chicago negara penumpang dapat mengikuti proses investigasi yang ada. Perwakilan dari Kanada dan Ukraina mengunjungi lokasi kecelakaan tepat satu hari setelah terjadinya kecelakaan tersebut selain itu, Ukraina memiliki wewenang penuh untuk mengakses investigasi kecelakaan.

Selain negara-negara yang memiliki kepentingan dan wewenang atas proses investigasi ICAO ditunjuk Iran dalam hal tenaga ahli dalam proses investigasi. Berdasarkan dua kategori keterlibatan negara dalam peristiwa penembakkan pesawat sipil internasional Ukraina antara lain berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago yang membagi negara menjadi lima kelompok dengan rincian negara yang terlibat ialah Amerika Serikat, Ukraina serta Iran ditambah dengan keterlibatan negara-negara diluar kategori Annex 13 Konvensi Chicago terdapat enam negara yang terlibat sebagaimana sesuai dengan data kewarganegaraan penumpang yang menjadi korban dalam penembakkan pesawat sipil internasional Ukraina.

2.2.4. Final Report PS752

Kanada menerima undangan dari AAIB Iran untuk turut serta dalam proses investigasi segera setelah terjadinya penembakkan, dalam proses investigasi Kanada sebagai salah satu mayoritas negara kewarganegaraan korban penumpang pesawat PS752 terdapat tiga pertanyaan utama yang diajukan oleh Transportation Safety on Board of Canada atau TSB antara lain; Pertama, bagaimana kronologi terjadinya penembakkan termasuk faktor teknis, manusia hingga organisasi yang menyebabkan peluncuran rudal menuju pesawat PS752. Kedua, atas dasar apa Iran memberikan akses wilayah ruang udara terbuka selama masa intensitas militer tertinggi pasca Iran meluncurkan rudal ke Irak. Ketiga, mengapa pesawat sipil terus beroperasi di ruang udara Iran pasca peluncuran rudal menuju Irak. Berdasarkan laporan akhir Iran TSB mengelompokkan respon berdasarkan tiga pertanyaan utama investigasi;

Pertama, laporan akhir Iran menyatakan jika penembakkan menuju PS752 terjadi akibat Unit pertahanan militer Iran mengira jika pesawat tersebut merupakan ancaman, adanya kesalahan identifikasi dan peluncuran rudal yang diluncurkan sebelum adanya izin dari atasan. Dalam hal ini Iran tidak memberikan bukti yang konkrit yang dapat mendukung pernyataan yang dikeluarkan oleh pihaknya, kemudian muncul pertanyaan mengenai kredibilitas, pengalaman atau komunikasi yang terjalin antara operator penembakkan dengan atasan hingga adanya kesalahan yang sangat fatal. Selain itu pada laporan akhir Iran menjelaskan jika Kegiatan Militer tidak

berada dalam cakupan Investigasi Annex 13, namun ICAO telah mengembangkan standar, praktik yang direkomendasikan dan pedoman koordinasi sipil-militer di bidang penerbangan, serta manajemen risiko operasi militer yang berpotensi membahayakan penerbangan sipil yang kemudian diatur dalam Annex 11 Air Traffic Service (ATS) Konvensi Chicago (ICAO, 1944), sehingga TSB Kanada tidak setuju dengan pernyataan AAIB Iran. Kedua, mengenai wilayah ruang udara Iran yang tetap terbuka pasca pelepasan rudal Iran menuju Irak, dalam laporan akhir AAIB Iran menjelaskan jika adanya ketidakjelasan datangnya serangan balasan, Iran telah membersihkan lalu lintas udara dengan rute tertentu namun Iran tidak sepenuhnya menutup ruang udaranya. Terakhir, mengenai mengapa maskapai komersil terus beroperasi, Iran tidak mempublikasi keadaan siaga militer yang tinggi sebelum terjadinya penembakkan sesuai dengan ketentuan ICAO, sebaliknya Iran mengeluarkan pemberitahuan siaga militer setelah terjadinya penembakkan yang terjadi pada PS752.

Berdasarkan respon yang didapatkan melalui laporan akhir Investigasi AAIB Iran, TSB menyimpulkan jika laporan akhir Iran hanya menjelaskan mengapa Iran tetap membuka sebagian wilayah udaranya dan mengapa pesawat sipil terus beroperasi pasca serangan yang dikirimkan Iran menuju Irak namun tidak menjelaskan factor yang mendasari mengapa Rudal ditembakkan menuju PS752. Singkatnya laporan akhir tersebut hanya menjelaskan apa yang terjadi namun tidak menjelaskan alasannya, Kathy Fox ketua TSB Kanada mengatakan jika meskipun negara-negara akan terus

terlibat dalam permusuhan namun, negara memiliki kewajiban untuk menciptakan situasi penerbangan yang aman agar nyawa orang yang tidak bersalah menjadi korbannya dengan menjadikan Peristiwa MH 17 dan PS752 menjadi teguran jika keamanan penerbangan masih perlu ditingkatkan selain itu, penalaman MH17 menjadi teguran bagi ICAO didalam menegakkan aturan-aturannya. Menurut Kathy, meskipun ICAO telah berperan dalam proses investigasi namun ICAO tidak cukup kuat untuk mencegah peristiwa yang sama Kembali terulang (Fox, 2021).

Penolakan atas laporan akhir Iran juga mendapat penolakan dari Asosiasi Keluarga Korban PS752 yang merajuk pada tanggapan Kanada mengenai laporan akhir investigasi yang penuh dengan kekeliruan dan keraguan dikarenakan berbeda dengan bukti di lapangan (PS752, 2021a). Asosiasi PS752 menuntut kebenaran jika penembakkan yang dilakukan oleh Iran merupakan suatu kesengajaan dan bukan “Human Error” seperti yang telah diungkap selama ini. Dengan bukti seperti, adanya keraguan kredibilitas operator yang sangat tidak dimungkinkan untuk melancarkan serangan tanpa adanya komando dari pusat, selain itu Militer Iran mengatakan jika terdapat kendala jaringan atau jaringan komunikasi yang terganggu sehingga sebelum instruksi dari komando pusat turun, operator sudah meluncurkan rudal namun, berdasarkan data tim forensik Kanada tidak ditemukan adanya “Jamming” atau gangguan penerimaan komunikasi di jaringan mereka, sehingga hal ini mengindikasikan jika komunikasi berjalan lancar. Asosiasi memberikan rekomendasi bagi semua pihak yang terlibat untuk terus

memperhatikan kelanjutan hingga kebenaran terungkap dan mengevaluasi jika diperlukan untuk mendapatkan jawaban ke Mahkamah Internasional (ICJ)(PS752, 2021b).

2.3. Kesimpulan Bab

International Civil Aviation Organization atau ICAO merupakan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang mengatur mengenai standar serta praktik penerbangan internasional melalui Annex Konvensi Chicago 1944 dengan tujuan utama menciptakan kondisi penerbangan sipil internasional yang aman dan adil. ICAO merupakan organisasi internasional independen dibawah badan khusus yang terikat langsung dengan *United Nation Economic and Social Council* dibawah naungan *United Nations* sehingga ICAO memiliki seperangkat regulasi yang mengikat masing-masing negara anggotanya. Peran ICAO dalam penanganan Penembakkan PS752 sesuai dengan Annex 13 Konvensi Chicago mengenai Accident and Incident Aircraft, berdasarkan Annex 13 Iran memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan proses investigasi yang nantinya menjadi pertanggungjawaban Iran dalam Final Report, Sesuai dengan Annex 13 Iran tidak hanya mengundang kelima kategori negara anggota, namun Iran turut mengundang perwakilan keluarga korban dalam proses investigasi. Final Report yang dikeluarkan oleh Iran's Aircraft Accident Investigation Board mengindikasikan adanya "Human Error" yang menyebabkan penembakkan PS752 terjadi.