

Bab II

Kronologi dan Proses Investigasi Penembakan Pesawat Malaysia Airlines MH17 serta Sejarah dan Penjelasan International Civil Aviation Organization

2.1 Kronologi Penembakan Pesawat Malaysia Airlines MH17

Pada tanggal 17 Juli 2014 pukul 10.31 (UTC) pesawat Malaysia Airlines dengan nomor penerbangan MH17 berangkat dari Bandara Schiphol di Amsterdam, Belanda. Pesawat ini memiliki rute penerbangan dari Amsterdam, Belanda menuju Kuala Lumpur, Malaysia (Syahni, 2014). Jalur penerbangan yang direncanakan oleh pesawat tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah.

Gambar 2.1
Rute Penerbangan Pesawat Malaysia Airlines MH17



Sumber : Dutch Safety Board Report of MH17 Crash Investigation

Pesawat Malaysia Airlines dijadwalkan akan melalui Jerman pada ketinggian FL250, lalu naik ke ketinggian FL310 saat melewati wilayah udara Polandia dan terus naik ke ketinggian FL350 saat memasuki wilayah udara Ukraina dan terus

stabil di ketinggian tersebut melalui Rusia, Afghanistan, Pakistan, India. Selanjutnya pada saat masuk di wilayah udara Thailand akan naik pada ketinggian FL370 dan akhirnya mendarat di Bandara Internasional Kuala Lumpur, Malaysia (Board, 2015). Waktu tempuh yang dibutuhkan adalah 11,5 jam perjalanan dari Amsterdam ke Kuala Lumpur.

Sebanyak 283 penumpang, 11 orang awak kabin, dan 4 orang awak penerbang terdapat di dalam pesawat tersebut (Lewis, 2014). Total berat bagasi yang diangkut oleh pesawat tersebut sebanyak 17.751 kg (Board, 2015). Rincian kewarganegaraan yang menjadi penumpang dan awak pesawat tersebut adalah sebagai berikut,

Tabel 2.1
Jumlah & Kewarganegaraan Korban Kecelakaan Pesawat Malaysia Airlines MH17

Negara	Total
Belanda	193
Malaysia	43
Australia	27
Indonesia	12
Inggris	10
Jerman	4
Belgia	3
Kanada	1
Selandia Baru	1
Jumlah	298

Sumber: Dutch Safety Board Report of MH17 Crash Investigation

Baik pilot dan copilot yang membawa pesawat tersebut memiliki pengalaman terbang yang cukup mumpuni. Jam terbang yang sudah dilakukan oleh pilot memiliki total 12.385 jam. Sedangkan copilot memiliki jam terbang sebanyak 13.289 jam. Khusus untuk tipe pesawat Boeing 777-200, yang mana adalah tipe pesawat Malaysia Airlines MH17, pilot memiliki jam terbang berjumlah 7.303 jam dan copilot berjumlah 7.989 jam (Board, 2015). Maka dari itu dari segi pengalaman pilot dan copilot seharusnya tidak ada masalah yang berarti bagi pesawat Malaysia Airlines MH17.

3 jam setelah lepas landas dari Amsterdam, menara pengendali trafik udara (ATC) Dnipropetrovsk di Ukraina melaporkan bahwa pesawat Malaysia Airlines MH17 menghilang dari radar dan komunikasi dengan pesawat telah terputus (Board, 2015). Komunikasi terakhir yang dilakukan adalah ketika menara ATC meminta pesawat Malaysia Airlines menaikkan ketinggiannya dari FL330 ke FL350 (Board, 2015). Pesawat MH17 menghilang pada sebelah barat titik *TAMAK air navigation* di Ukraina. 1 hari setelahnya, *Ukrainian State Air Traffic Service Enterprise* (UkSATSE) mengabarkan kepada *Ukrainian National Bureau of Air Accident Investigation* (NBAAI) bahwa komunikasi dengan pesawat MH17 telah hilang atau terputus dan harus segera melakukan pencarian dan investigasi (Board, 2015).

Melihat dari rute penerbangan yang telah dicantumkan diatas, pesawat Malaysia Airlines direncanakan akan melewati Wilayah udara Ukraina dan Rusia. Pada saat pesawat MH17 melakukan penerbangan, di wilayah timur Ukraina sedang terjadi konflik antara militer Ukraina dengan rakyat yang pro-Rusia

Konflik di wilayah tersebut sudah dimulai sejak bulan April 2014 (Cordell & Wolff, 2016). Pada awalnya konflik tersebut hanya terjadi di daratan. Tetapi pada Agustus 2014 konflik ini mulai merambah ke wilayah udara (Cordell & Wolff, 2016). Meskipun pada wilayah tersebut sedang terjadi konflik, pemerintah Ukraina tidak menutup wilayah udaranya bagi penerbangan sipil yang akan melewati rute tersebut. Hal ini didasari karena senjata yang digunakan pada konflik tersebut tidak akan mencapai ketinggian yang dilewati oleh pesawat sipil. Pada hari kecelakaan pesawat MH17 terjadi sendiri pada wilayah udara tersebut terdapat 160 pesawat yang melewati rute tersebut (Board, 2015). Sehingga secara rute yang diambil, pihak Malaysia Airlines menganggap bahwa itu adalah rute yang aman karena tidak ada penutupan dari pemerintah Ukraina (Auliani, 2014). Sehingga tidak ada alasan bagi pesawat Malaysia Airlines untuk mengambil rute penerbangan yang lain. Baru setelah terjadi kecelakaan pesawat MH17 wilayah udara di timur Ukraina yang berbatasan dengan Rusia ditutup.

Kecelakaan pesawat ini menewaskan seluruh penumpang dan awak yang terdapat didalam pesawat tersebut. Berdasarkan hasil investigasi yang dikeluarkan oleh pemerintah Belanda, pesawat ini diledakan oleh hulu ledak yang berjenis 9N314M. Ledakan tersebut menyebabkan pesawat tersebut hancur di udara dan serpihan-serpihannya jatuh kedarat ke berbagai tempat yang berbeda di desa Hrabrove, Rozsypne dan Petropavlivka (Board, 2015). Hulu ledak 9N314M ini dibawa pada misil 9M38 yang terpasang pada sistem misil *surface-to-air* BUK. Sistem misil ini biasa digunakan untuk melindungi daratan dari serangan udara musuh dan menjatuhkan pesawat tempur yang melewati wilayah udara di atasnya

yang masuk dalam jangkauan misil tersebut. Misil 9M38 ini mengenai bagian kiri dari kokpit pesawat tersebut (Baum, 2016).

2.2 Konflik Ukraina-Rusia di Crimea, Ukraina

Pesawat Malaysia Airlines MH17 ditembak oleh rudal pada saat melewati sebelah timur wilayah udara Ukraina. Sebagaimana yang sudah disebutkan diatas wilayah timur Ukraina tepatnya di wilayah Crimea sedang terjadi konflik yang sudah terjadi beberapa bulan sebelum kejadian penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17. Secara tidak langsung konflik inilah yang menyebabkan kecelakaan pesawat tersebut dapat terjadi. Meskipun pelaku yang melakukan penembakan masih belum dapat diketahui secara pasti. Baik kedua belah pihak saling tuduh satu sama lain bertanggung jawab akan jatuhnya pesawat Malaysia Airlines MH17. Pada subbab ini akan dijelaskan bagaimana konflik perebutan wilayah Crimea terjadi.

Crimea berada di sebelah timur wilayah Ukraina yang berbatasan dengan Rusia. Wilayah tersebut memiliki sejarah yang panjang bagi Rusia. Selama 168 tahun Crimea adalah bagian integral dari imperium Rusia (Bebler, 2015). Banyak pertempuran militer pada pertengahan abad 19 terjadi di Crimea. Pada saat itu Rusia sendiri masih berbentuk kerajaan yang dipimpin oleh Tsar. Pada tahun 1854, gabungan dari pasukan Ottoman, Great Britain, dan Prancis mendarat di Crimea untuk menyerang Benteng Sevastopol yang menjadi titik pertahanan Rusia untuk menahan penyerangan dari wilayah sebelah barat Rusia (Bebler, 2015). Pada pertempuran tersebut gabungan dari pasukan barat akhirnya menang

dan menduduki benteng tersebut. Maka dari itu, secara psikologis, Crimea lebih dekat di hati rakyat Rusia dan pasukan militer dibandingkan dengan 4 wilayah lain yang pernah menjadi bagian dari Uni Soviet (Bebler, 2015).

Setelah Uni Soviet pecah pada tahun 1991, Crimea menjadi daerah yang diperebutkan oleh Ukraina dan Rusia. Ukraina sendiri meraih kemerdekaan setelah melakukan referendum sesaat setelah Uni Soviet runtuh. Pada tanggal 26 Februari 1992 pemimpin dari *Soviet of the Crimean ASSR* mengubah nama wilayah tersebut menjadi *Republic of Crimea* (Bebler, 2015). Hal ini dilakukan tanpa sepengetahuan dari otoritas pemerintah Ukraina. Selanjutnya parlemen Crimea memproklamasikan kemerdekaan Crimea dan membentuk konstitusi pertamanya pada tanggal 5 Mei 1992 (Bebler, 2015). Pemerintah Ukraina di Kiev segera bertindak untuk mencegah kemerdekaan Ukraina. Tekanan diberikan kepada Crimea yang akhirnya menghasilkan amandemen dari konstitusi Crimea. Amandemen tersebut adalah menyatakan bahwa Crimea adalah bagian dari wilayah Ukraina. Proklamasi yang dilakukan oleh pemerintahan Crimea pun dibatalkan oleh parlemen Ukraina pada tanggal 19 Mei 1992 (Bebler, 2015). Puncaknya pada tanggal 17 Maret 1995, parlemen Ukraina membatalkan konstitusi Crimea. Presiden Crimea pada saat itu, Yuriy Meshkov, dijatuhkan dari jabatannya. Kantor kepresidenan juga dihancurkan. Yuriy Meshkov akhirnya dipidana dengan tuntutan aktivitas anti-negara dengan mempromosikan pelepasan Crimea dari Ukraina agar bergabung kembali dengan Federasi Rusia (Bebler, 2015). Setelah peristiwa tersebut secara resmi akhirnya Crimea menjadi bagian dari Ukraina.

Ketegangan yang terjadi antara Ukraina dan Rusia terus berlanjut setelah Uni Soviet mengalami keruntuhan. Terutama menyangkut status dari Crimea. Sejak 1991, Rusia secara diam-diam mendukung, mengontrol dan ikut terlibat dalam aksi yang dilakukan oleh separatis pro-Rusia di Crimea (Czerewacz-Filipowicz & Konopelko, 2016). Aneksasi Crimea oleh Rusia telah dipersiapkan sejak dua dekade yang lalu. Pada saat itu, Rusia mengadopsi sebuah resolusi yang membuat Sevastopol menjadi bagian dari wilayah Rusia (Bebler, 2015). Seorang ahli geo-strategis dari Rusia, Sergei Karaganov, pernah menuliskan kemungkinan disintegrasi Ukraina dan penyerapan beberapa bagiannya ke dalam Rusia (Bebler, 2015). Upaya aneksasi crimea semakin terlihat ketika pemerintah Rusia mengeluarkan kebijakan untuk memberikan paspor Rusia kepada warganya yang berada di Luar Negeri (Gvosdev & Marsh, 2013). Pemberian paspor ini dilakukan secara masif di Crimea (Purkitt, 2009). Hal ini menimbulkan protes dari Menteri Luar Negeri Ukraina yang menganggap hal tersebut adalah ancaman yang nyata (Bebler, 2015). Pada bulan Agustus 2009, demonstrasi anti-Ukraina pecah di Crimea, para demonstran menyuarakan kepada Rusia untuk melakukan tindakan yang sama seperti yang dilakukan di Ossetia Selatan dan Abkhazia pada Crimea (Bebler, 2015). Keputusan aneksasi yang dilakukan Rusia kepada Crimea sendiri didasari setelah NATO menjanjikan keanggotaan di Aliansi tersebut kepada Ukraina dan Georgia (Weaver, 2016).

Konflik ini akhirnya pecah menjadi konfrontasi militer setelah dilakukannya gelombang protes dari rakyat Ukraina pada bulan November 2013 (Kartini, 2014). Protes dari rakyat ini ditujukan kepada Presiden Victor

Yanukovych yang sedang menjabat sebagai Presiden Ukraina pada saat itu. Protes ini dilakukan karena keputusan presiden Yanukovych untuk menahan diri menandatangani perjanjian asosiasi antara Ukraina dengan Uni Eropa (Soldatov & Borogan, 2015). Unjuk rasa yang dilakukan berubah menjadi kekacauan ketika ratusan orang mengalami luka-luka dan lebih dari 100 orang tewas (Bebler, 2015). Gelombang protes yang semakin besar dan membuat kekacauan didalam internal negara Ukraina membuat parlemen Ukraina mengambil tindakan untuk mengantisipasi situasi ini. Pada akhir Februari 2014, parlemen Ukraina melakukan voting untuk menurunkan Presiden Yanukovych dan membentuk pemerintahan sementara (Bacon, 2014). Voting ini akhirnya lolos dan presiden Yanukovych turun dari jabatannya. Turunnya presiden Yanukovych menjadi momentum untuk pasukan pro-Rusia yang berada di Crimea. Setelah Yanukovych diturunkan, pasukan pro-Rusia ini mengambil alih Crimea dengan menduduki bangunan pemerintahan di Crimea (McNabb, 2017).

Aneksasi militer yang dilakukan di Crimea memiliki persiapan yang matang. Sebanyak 2000 pasukan angkatan laut ditempatkan di sekitar Sevastopol. 7000 pasukan khusus dibawa ke Crimea melalui jalur udara dan 15.000 dibawa dengan feri ke Kerch (Bebler, 2015). Pasukan-pasukan ini dibawa dari distrik selatan militer Rusia. Pasukan Rusia tidak mengenakan seragam pasukan atau lencana, tetapi merupakan gabungan pasukan biasa dan polisi anti-teroris yang disebut “green-men”. Para pasukan ini menyamar diantara separatis pro-Rusia. Hal ini dilakukan untuk menyembunyikan identitas negara yang sedang menjajah suatu wilayah (Hicks & Samp, 2017). Dengan cepat pasukan Rusia dapat

menguasai bangunan-bangunan penting yang ada di Crimea. Pasukan yang ada di Crimea ini lebih terlatih dibanding yang ada di Georgia pada tahun 2008 meskipun jumlahnya lebih sedikit (Bebler, 2015). Khusus untuk persenjataan untuk menanggulangi serangan udara. Di wilayah sekitar Crimea sendiri teridentifikasi terdapat 20 senjata misil anti-pesawat yang terpasang (Board, 2015). Salah satu dari senjata misil itu disinyalir sebagai penyebab jatuhnya pesawat Malaysia Airlines MH17.

2.3 Investigasi Kecelakaan Pesawat Malaysia Airlines MH17

Setelah menerima laporan dari UkSATSE yang mengabarkan bahwa komunikasi dengan pesawat Malaysia Airlines MH17 telah terputus. NBAAI memberi tahu kabar terjadinya kecelakaan kepada negara-negara yang berwenang sesuai dengan yang tertulis dalam bagian 4 annex 13 konvensi Chicago. Negara-negara tersebut adalah Malaysia sebagai *State of Registry* dan *State of Operator*, Amerika Serikat sebagai *State of Design* dan *State of Manufacture*. Selain negara-negara tersebut, NBAAI juga memberi notifikasi kepada ICAO selaku organisasi internasional yang menangani penerbangan sipil serta Belanda dan Australia sebagai negara yang terkena dampak paling banyak. Warga negara Belanda dan Australia memiliki jumlah paling banyak yang menaiki pesawat tersebut.

Menurut Konvensi Chicago, negara yang memiliki hak untuk melakukan investigasi ketika terjadi kecelakaan pesawat adalah *State of Occurances*. Dalam kasus kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH17 *State of Occurances* yang dimaksud adalah negara Ukraina sebagai negara tempat kejadian itu berlangsung.

Namun Ukraina mendelegasikan investigasi kecelakaan tersebut kepada Belanda. Hal ini diperbolehkan jika mengacu kepada paragraf 5.1 annex 13 konvensi Chicago yang berbunyi:

“The State of Occurrence shall institute an investigation into the circumstances of the accident and be responsible for the conduct of the investigation, but it may delegate the whole or any part of the conducting of such investigation to another State by mutual arrangement and consent. In any event the State of Occurrence shall use every means to facilitate the investigation”.

Ukraina yang pada saat kejadian tersebut sedang mengalami banyak permasalahan di dalam negerinya termasuk konflik yang terjadi di Crimea merasa tidak mampu untuk melakukan investigasi tersebut sehingga mendelegasikan investigasi kepada pihak Belanda. Dan pihak Belanda menyetujui pendelegasian tersebut dan investigasi dimulai pada tanggal 23 Juli 2014 (Lewis, 2014).

Belanda menjadi pihak utama yang menginvestigasi kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH17. Investigasi dilakukan oleh *Dutch Safety Board* (DSB) yang dibantu juga dengan para ahli dari Amerika Serikat (NTSB), Australia (ATSB), Prancis (BEA), Jerman (BFU) Indonesia (NTSC), Inggris (AAIB), Italia (ANSV), Malaysia (DCA), Rusia (*Federal Air Transport Agency*), *Interstate Aviation Committee* (IAC), Ukraina (NBAAI), dan *European Aviation Safety Agency* (EASA) (Board, 2015).

Tujuan dilaksanakannya investigasi ini adalah untuk mengetahui penyebab dari kecelekaan dan faktor-faktor yang mempengaruhi sehingga kecelakaan tersebut bisa terjadi. Pada tanggal 21 Juli 2014, *United Nation Security Council* mengadopsi sebuah resolusi yang berfokus pada kecelakaan

pesawat Malaysia Airlines MH17 (Tanaka, 2017). Resolusi ini diadopsi secara bulat, yang menyebutkan tentang dukungan untuk upaya mengadakan investigasi internasional akan kejadian tersebut yang berlangsung secara penuh, teliti, dan independen (Tanaka, 2017). Investigasi dilakukan berdasarkan pedoman yang dikeluarkan oleh ICAO. UNSC juga menghimbau kepada seluruh negara anggota PBB untuk memberikan bantuan yang diminta dalam investigasi criminal dan sipil.

Seperti yang sudah dituliskan pada bagian pertama bab ini. Kecelakaan pesawat tersebut terjadi di wilayah desa Hrabrovo di timur Ukraina. Pada saat kejadian tersebut juga sedang berlangsung konflik sipil antara militer Ukraina dan separatis pro-Rusia. Bagian-bagian pesawat jatuh di wilayah yang sedang dalam kendali separatis pro-Rusia. Hal ini membuat tim investigasi dari DSB mengalami kesulitan untuk memasuki wilayah tempat jatuhnya bagian-bagian pesawat dari Malaysia Airlines MH17 (Board, 2015). Tetapi ada beberapa foto tempat jatuhnya bagian-bagian yang diambil oleh investigator dari Ukraina dan Malaysia. Foto ini diambil pada rentang waktu 22 Juli sampai 24 Juli 2014. Foto-foto ini nantinya digunakan untuk investigasi penyebab kecelakaan yang dilakukan oleh DSB.

Tim investigasi baru bisa memasuki area tempat bagian-bagian dari pesawat jatuh secara aman pada tanggal 4 November 2014 sampai 22 November 2014 atau 4 bulan setelah kecelakaan itu terjadi (Board, 2015). Tim investigasi tidak hanya sekali mendatangi tempat jatuhnya pesawat, tetapi sebanyak tiga kali yaitu pada 20 sampai 28 Maret 2015 dan 19 April sampai 2 Mei 2015. Di tempat kejadian, tim investigasi dibantu oleh *Organisation for Security and Cooperation*

in Europe (OSCE), *the State Emergency Service* (SES), dan penduduk local (Board, 2015) Bagian-bagian pesawat yang jatuh tersebar ke area seluas 50 km² (Board, 2015). Sehingga fokus dari investigasi yang dilakukan adalah mengumpulkan bagian-bagian pesawat yang penting bagi keperluan investigasi.

Laporan awal mengenai hasil investigasi dipublikasikan pada tanggal 9 September 2014 oleh DSB. Pada laporan tersebut DSB mempublikasikan beberapa temuan diantaranya adalah:

1. Berdasar pada dokumen pengecekan pesawat di bandara Schipol, Amsterdam. Tidak ditemukan kerusakan teknis pada pesawat
2. Parameter mesin menunjukkan operasi normal pada saat penerbangan. Tidak ada peringatan sistem pesawat dan mesin yang terdeteksi
3. Komunikasi terakhir yang dilakukan ATC Dnipropetrovsk berlangsung pada jam 13.20 sampai 13.22. tapi pihak kru pesawat tidak merespon komunikasi tersebut. Sebelumnya tidak ada pesan darurat yang dikirim crew pesawat
4. Pesawat yang paling dekat pada saat MH17 mengudara berjarak 30 km
5. Kerusakan yang ditemukan pada badan pesawat dan bagian kokpit menunjukkan adanya dampak yang ditimbulkan oleh objek berenergi tinggi dari luar pesawat. Kerusakan tidak menunjukkan adanya kegagalan mesin ataupun sistem didalam pesawat
6. Fakta yang menunjukkan bagian-bagian pesawat yang tercecer diberbagai tempat menunjukkan bahwa pesawat hancur pada saat berada di udara
7. Ketinggian FL330 yang dilewati MH17 adalah ketinggian yang aman. Karena wilayah udara yang dilarang untuk dilewati adalah mencapai FL320

Selanjutnya DSB mengeluarkan hasil akhir investigasi yang dilakukan pada Oktober 2015. Pada laporan tersebut DSB dan tim investigasi menyimpulkan penyebab dari kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH17 adalah ledakan yang disebabkan oleh hulu ledak yang ditembakkan dari rudal anti pesawat. Hulu ledak ini mengenai bagian kiri dari kokpit pesawat dan langsung menghancurkan pesawat menjadi beberapa bagian saat berada di udara. Akan tetapi siapa yang menembakkan misil tersebut belum diketahui secara pasti sampai dengan saat ini.

2.4 Sejarah dan Penjelasan mengenai ICAO

Pada tanggal 7 Desember 1944, 52 negara yang terdiri dari Afghanistan, Afrika Selatan, Amerika Serikat, Australia, Belgia, Bolivia, Brazil, Chile, China, Cekoslovakia, Denmark, Ekuador, El Salvador, Ethiopia, Filipina, Great Britain, Guatemala, Haiti, Honduras, Islandia, India, Iran, Iraq, Irlandia, Lebanon, Liberia, Luksemburg, Kanada, Kolombia, Kosta Rika, Kuba, Meksiko, Mesir, Nikaragua, Norwegia, Panama, Paraguay, Peru, Polandia, Portugal, Prancis, Republik Dominika, Spanyol, Swedia, Suriah, Swiss, Thailand, Turki, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia. menandatangani *Convention on International Civil Aviation* atau yang lebih sering kita kenal dengan *Chicago Convention* (Savic, 2005). Konvensi ini terbentuk setelah diadakan pertemuan 54 negara atas inisiasi oleh Amerika Serikat yang bertujuan untuk membuat pengaturan dalam pembentukan darurat dari rute dan jasa udara internasional serta untuk membentuk dewan sementara yang bertugas untuk mengumpulkan, merekam, dan mempelajari data dari penerbangan internasional dan untuk memberikan rekomendasi untuk

perkembangannya (Savic, 2005). Didasari dari konvensi ini dibentuklah suatu organisasi internasional yang bernama International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO ini memiliki tujuan utama yang terdapat dalam artikel 44 Chicago Convention yaitu untuk mengembangkan prinsip dan teknis dari navigasi udara internasional dan untuk membantu perencanaan dan perkembangan dari transportasi udara internasional (Savic, 2005). Selain kedua tujuan utama diatas, ICAO juga memiliki tujuan-tujuan yang lain. Beberapa diantaranya adalah menjamin keselamatan dari penerbangan sipil internasional di seluruh dunia dan mendorong perkembangan dari *airways*, *airports* dan fasilitas navigasi udara untuk penerbangan sipil internasional (Savic, 2005). Dewan ICAO ini nantinya berfungsi untuk merumuskan standar dan rekomendasi pelaksanaan terfokus pada navigasi udara, infrastruktur, inspeksi penerbangan, pencegahan pelanggaran hukum, dan fasilitasi prosedur lintas batas penerbangan sipil internasional. Hingga saat ini konvensi Chicago telah diratifikasi oleh 191 negara.

Standar dan Rekomendasi praktikal yang mengatur mengenai penerbangan sipil dirumuskan oleh ICAO kedalam Annex yang hingga saat ini berjumlah 19 (Milde, 2008). Setiap Annex mengatur mengenai perihal yang berbeda-beda. Hal yang diatur pada setiap annex diantaranya adalah:

1. Annex 1: *Personnel Licensing*

Mengatur mengenai standar minimum yang harus dicapai untuk pemberian lisensi bagi personil yang terlibat dalam hal penerbangan

2. Annex 2: *Rules of the Air*

Mengatur mengenai standar-standar di suatu wilayah udara. Diantaranya adalah rute penerbangan, ketinggian pesawat, menara pengendali trafik udara, dan lain sebagainya

3. *Annex 3: Meteorological Services for International Air Navigation*

Mengatur mengenai pemberitahuan perkiraan cuaca bagi navigasi penerbangan

4. *Annex 4: Aeronautical Charts*

Mengatur mengenai standar an rekomendasi peta yang digunakan untuk navigasi pilot suatu pesawat udara

5. *Annex 5: Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations*

Mengatur mengenai satuan ukuran hitung yang digunakan dalam pengoperasian penerbangan

6. *Annex 6: Operation of Aircraft*

Mengatur mengenai standard dan rekomendasi yang dilakukan ketika mengoperasikan pesawat terbang

7. *Annex 7: Aircraft Nationality and Registration Marks*

Mengatur mengenai standar dan rekomendasi akan pencantuman tanda nasionalitas, tanda umum, dan tanda registrasi pada suatu pesawat

8. *Annex 8: Airworthiness of Aircraft*

Mengatur mengenai standar dan rekomendasi mengenai penilaian dari kesesuaian pesawat untuk melakukan penerbangan yang aman

9. *Annex 9: Facilitation*

Pada Annex ini dijelaskan mengenai bagaimana fasilitas bandara yang menunjang penerbangan sipil seharusnya dibuat dan dioperasikan oleh negara.

10. Annex 10: *Aeronautical Telecommunications*

Berisi tentang tiga aspek elemen yang paling kompleks dan penting dalam penerbangan sipil internasional yaitu, Komunikasi Aeronautika, Navigasi, dan Pengawasan

11. Annex 11: *Air Traffic Services*

Mengatur mengenai pendirian dan pengoperasian dari menara pengendali trafik udara, informasi penerbangan, dan layanan peringatan

12. Annex 12: *Search and Rescue*

Mengatur ketentuan yang dapat diaplikasikan dalam pembentukan, pemeliharaan dan operasi pencarian dan penyelamatan bagi negara pada teritorinya dan laut lepas

13. Annex 13: *Aircraft Accident and Incident Investigation*

Mengatur mengenai seperti apa kondisi ketika pesawat mengalami kecelakaan dan pihak mana saja yang berwenang untuk diberi notifikasi dan diikut sertakan dalam investigasi kecelakaan pesawat

14. Annex 14: *Aerodromes*

Mengatur aspek-aspek yang diperlukan pada landasan pacu sebuah bandara, berapa panjang minimal yang dibutuhkan, rambu-rambu yang harus ada, dan seperti apa tempat ketika pesawat berhenti pada saat menurunkan dan menaikkan penumpang.

15. Annex 15: *Aeronautical Information Services*

Mengatur kepastian keseragaman dan konsistensi dalam arus penyebaran informasi aeronautika yang bertujuan untuk keamanan, keteraturan dan efisiensi dalam kegunaan pengoperasian navigasi udara internasional

16. Annex 16: *Environmental Protection*

Mengatur mengenai perlindungan terhadap lingkungan yang terganggu akibat kegiatan penerbangan seperti emisi gas buang dari pesawat, suara bising yang dikeluarkan pesawat dan lain sebagainya

17. Annex 17: *Security*

Mengatur mengenai keamanan, atau lebih spesifik mengenai pengamanan akan penerbangan sipil terhadap tindakan intervensi yang melanggar hukum.

18. Annex 18: *The Safe Transportation of Dangerous Goods by Air*

Menentukan prinsip umum yang mengatur mengenai benda-benda yang dapat diterima untuk diangkut kedalam pesawat tanpa membahayakan pesawat tersebut.

19. Annex 19: *Safety Management*

Annex ini mengkonsolidasi program keamanan penerbangan negara dan sistem manajemen keselamatan kedalam satu kesatuan aturan.